

УДК 330.322:656.2

Ольга Ярмолицька

ЕКОНОМІЧНИЙ ВПЛИВ ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ НА ВІДТВОРЮВАЛЬНІ ПРОЦЕСИ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ

У статті відображені результати досліджень щодо економічного впливу показників діяльності залізниць України на стан основних засобів та процеси їх відтворення.

Ключові слова: показники, оцінка, ефективність, діяльність, фінансування, основні засоби, розвиток.

В статье отражены результаты исследований об экономическом влиянии показателей деятельности железных дорог Украины на состояние основных средств и на процессы их воспроизводства.

Ключевые слова: показатели, оценка, эффективность, деятельность, финансирование, основные средства, развитие.

In the article the represented results of researches are in relation to economic influence of performance of railways of Ukraine indicators on the state of the fixed assets and processes of their recreation.

Keywords: indexes, estimation, efficiency, activity, financing, fixed assets, development.

Постановка проблеми. Протягом тривалого часу для економіки України характерними особливостями були і залишаються: економічна криза, падіння обсягів виробництва, нестабільність, постійний дефіцит державного бюджету і як наслідок – недостатні витрати на інвестиції. Внаслідок таких процесів виникла нестача коштів та знизилась обсяги капітальних вкладень у основні засоби залізниць країни і відповідно майже припинилося їх оновлення. Чинна практика фінансування залізниць України вже не відповідає можливостям ефективного їх функціонування й здійснення не лише розширеного, але й простого відтворення основних засобів. На кінець 2012 р. знос основних засобів становить понад 90 %. Тому виникла нагальна потреба дослідити причини, що спричинили таке становище та оцінити економічний вплив показників діяльності залізниць України на стан основних засобів та процеси їх відтворення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В галузі залізничного транспорту дослідженнями проблем відтворення основних засобів залізничного транспорту займалися М. А. Демченко, В. А. Зова, В. І. Пасічник, А. А. Покотілов, М. С. Стасишен, Ю. М. Цветов тощо. Проблему ефективного управління економічною діяльністю підприємств залізничного транспорту та його вплив на конкурентоспроможність галузі досліджувала Чебанова Н. В. [1, с. 382 - 387]. В статті авторкою було встановлено, що на сьогоднішній день відстає від потреб ринкової трансформації економіки інформаційна база управління активами за

© Ярмолицька О. В., 2012

критеріями її достовірності і повноти. В роботі зазначено про необхідність не тільки відстежувати факт фінансування основної діяльності підприємств залізничного транспорту, але й чіткого відстеження витрачання коштів за вказаними напрямками витрат відповідно до запланованих показників. У такому разі, залізниці, з одного боку, є господарюючими суб'єктами, а з іншого, є підприємствами, що розпоряджаються, умовно кажучи, державними коштами, контроль за якими є посиленним. Саме тому виникає необхідність розгляду процесу бюджетування, як запоруки ефективності діяльності залізничної галузі [1, с. 383]. Ми погоджуємося з такою думкою, і вважаємо її вартою уваги.

Питанням впливу роботи залізничного транспорту на стан національної економіки присвячена робота Широкової О. М. [2, с. 341]. У своїй статті авторка звернула увагу на те, що характерними рисами сучасного стану діяльності залізничного транспорту є стрімке зниження обсягів перевезень, високий рівень зношення рухомого складу і матеріально-технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, а також відкриті питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі. Також в праці зазначено, що потребує вдосконалення політика встановлення тарифів і ціноутворення, закупівель і використання державного майна, рішення міжнародних питань в сфері транзитних перевезень через територію України. Авторка дала пропозиції щодо механізму визначення ступеня впливу та економічних вигід результатів діяльності залізничного транспорту для економіки.

Метою статті є проведення детального аналізу впливу показників діяльності залізниць України на відтворювальні процеси основних засобів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Ступінь економічного впливу показників діяльності залізниць України на відтворювальні процеси основних засобів в умовах трансформаційних перетворень залишається невизначеним і потребує його здійснення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для забезпечення розвитку будь-якого підприємства важливо аналізувати показники ефективності його діяльності. В теорії і на практиці підприємств залізничного транспорту, вченими прийнято розраховувати лише внутрішню ефективність підприємств. Але в ринкових умовах, поряд з цим варто більше уваги приділяти і, так званим, зовнішнім та соціальним факторам, які складно піддаються прямому економічному виміру, але мають значний вплив на стан окремих галузей та економіки країни в цілому. У всіх розрахунках ефективності діяльності залізниць, що здійснюють економісти, інженери та технологи, не враховується головний суб'єкт – людина, з її конкретними потребами у послугах - завдяки якому та заради кого і здійснюється основна діяльність підприємств залізничного транспорту, здійснюється перевізний процес. Якщо враховувати ефективність з боку основних користувачів цих послуг, то критеріями їх оцінки будуть виступати ціна, тарифи, якість, швидкість доставки пасажирів, вантажів, багажу, пошти тощо.

Оскільки ця галузь надає послуги, а не випускає продукцію, то кінцевий результат її діяльності важливий також і для її користувачів, тому що від основних кінцевих показників за певний період часу, залежить майбутнє встановлення цін та тарифів на послуги. Кінцевим споживачем та платником, в даному випадку, виступають фізичні та юридичні особи, які зацікавлені у відповідності цін на ці послуги з їх якістю. Також підвищення цін на продукцію і послуги природної монополії призводить до різкого підвищення затрат в промисловості, будівництві, сільському го-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

сподарстві, металургії, інших галузях, що веде до зростання собівартості їх послуг та товарів, а як результат – до падіння конкурентоспроможності вітчизняної продукції. Тому виникає проблема зростання соціально - економічної ефективності діяльності залізниць.

Таким чином, дослідження підтверджують важливість здійснення оцінки ефективності діяльності залізниць України з позицій самого підприємства, тобто із врахуванням внутрішніх факторів його діяльності, а також із зовнішніх чинників і, в тому числі потреби користувачів продукції та послуг. Тільки таке поєднання зовнішніх та внутрішніх факторів може забезпечити ефективність діяльності залізниць та сприяти їх економічному розвитку.

Як відомо, залізничний транспорт в економіці України відіграє вирішальну роль. Станом на 2011 рік за його допомогою забезпечується 55 % вантажообороту та 50,6 % – пасажирообороту. Таким чином, залізничний транспорт залишається стрижневою транспортною ланкою, на яку покладаються основні надії із забезпечення транспортних перевезень.

Багато років матеріально-технічна база залізничного господарства, і в тому числі залізниць, була здатна задовольняти попит споживачів у транспортних перевезеннях. Проте об'єкти основних засобів українських залізниць на початок 1992 р. мали знос 30 %, у 2000 р. – майже 50 %, на початок 2010 р. він становив більше 70% (рухомого складу більше 90 %), а на початок 2012 р. – близько 90 % (рухомого складу понад 95 %). У зв'язку з цим виникла необхідність дослідження проблем, що спричинили таке становище.

У табл.1 наведено аналіз показників стану та ефективності використання основних засобів залізниць України.

Таблиця 1. Показники стану та ефективності використання основних засобів залізниць України

Показники	Роки				
	2007	2008	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6
Коефіцієнт реальної вартості основних засобів у майні підприємства	0,86	0,86	0,84	0,81	0,76
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,82	0,94	0,94	0,98	0,98
Коефіцієнт придатності основних засобів	0,18	0,06	0,06	0,02	0,02
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,06	0,06	0,01	0,02	0,04
Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,02	0,004	0,001	0,001	0,004
Коефіцієнт приросту основних засобів	0,05	0,06	0,01	0,02	0,04

Джерело: Розраховано автором за даними бухгалтерської звітності Укрзалізниці

Отже, коефіцієнт реальної вартості основних засобів у майні залізниць протягом 2007 – 2011 рр. має тенденцію до зменшення. Причиною такого становища може

бути критичний рівень зносу, який за цей період має тенденцію до збільшення і становить майже 100 %. Коефіцієнт придатності основних засобів, що показує, яка частина основних засобів придатна для експлуатації в процесі господарської діяльності, відповідно теж має тенденцію до зменшення і його значення катастрофічно низькі. Що стосується коефіцієнтів оновлення та вибуття, то тут спостерігається позитивна тенденція перевищення темпів оновлення основних засобів над темпами їх вибуття, проте дані коефіцієнти теж мають дуже низький рівень. У результаті розрахунків виникає питання, як при 100 % зносу основних засобів залізниці продовжують працювати? Можливо така ситуація склалася в результаті спотворення даних, що подаються у формах бухгалтерської звітності.

Згідно з Обліковою політикою Державної адміністрації залізничного транспорту України [4, с. 9] об'єкт основних засобів переоцінюється, якщо залишкова вартість цього об'єкта суттєво відрізняється від його справедливої вартості на дату балансу та за умови врахування результатів переоцінки у фінансових планах підприємств. Результати переоцінки (дооцінка, уцінка та амортизація на дооцінену вартість) відображаються в бухгалтерському обліку у порядку, який визначений Положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку. Також у цьому документі зазначається, що результати індексації об'єкта основних засобів, проведеної у порядку встановленому податковим законодавством, не відображаються у бухгалтерському обліку і відповідно не впливають на збільшення первісної (переоціненої) вартості цього об'єкта.

Оскільки нам дають посилання на нормативно-правові акти, то ми звертаємо свою увагу на ст. 16 «Переоцінка основних засобів» Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» [5], де видно, що «Первісна (переоцінена) вартість об'єкта основних засобів може бути збільшена на суму індексації, проведеної у порядку, встановленому податковим законодавством, з відображенням у бухгалтерському обліку в порядку, передбаченому пунктами 19-21 Положення (стандарту) 7». Тепер звернемося до чинного Податкового Кодексу України [6], де в п. ст. 146.21 зазначається що платники податку всіх форм власності мають право проводити переоцінку об'єктів основних засобів, застосовуючи щорічну індексацію вартості основних засобів, що амортизується, та суми накопиченої амортизації на коефіцієнт індексації, який визначається за формулою 1:

$$K_i = [I(a-1) - 10] : 100 \quad (1),$$

де $I(a-1)$ – індекс інфляції року, за результатами якого проводиться індексація. Якщо значення K_i не перевищує одиниці, індексація не проводиться.

Тобто, у формулі (1) число 10 – поріг індексації (%), який відповідає річному індексу інфляції 110 %. Як відомо, сама ж інфляція означає зростання загального рівня цін (або, іншими словами, це є падіння купівельної спроможності грошей, підвищення грошової вартості життя). Цей індекс відображає зміну вартості фіксованого набору споживчих товарів та послуг у поточному періоді до його вартості в базисному періоді (у періоді, для якого індекс інфляції приймається за 100%). Тобто, індексація вартості основних засобів проводиться за умови, коли $K_i > 1$. Отже, для дотримання даного принципу необхідно, щоб річний індекс інфляції був більший за 100%. Проведемо розрахунок коефіцієнта індексації за 2000 – 2011 рр. в табл. 2.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 2. Розрахунок коефіцієнта індексації в Україні за 2000 – 2011 рр.

Роки	Індекс інфляції, %	Розрахунок коефіцієнта індексації	Коефіцієнт індексації
2000	125,8	$(125,8 - 10) : 100$	1,158
2001	106,1	-	$K_i < 1$
2002	99,4	-	$K_i < 1$
2003	108,2	-	$K_i < 1$
2004	112,3	$(112,3 - 10) : 100$	1,023
2005	110,3	$(110,3 - 10) : 100$	1,003
2006	111,6	$(111,6 - 10) : 100$	1,016
2007	116,6	$(116,6 - 10) : 100$	1,066
2008	122,3	$(122,3 - 10) : 100$	1,123
2009	112,3	$(112,3 - 10) : 100$	1,023
2010	109,1	-	$K_i < 1$
2011	104,6	-	$K_i < 1$

Джерело: Розрахунки проведені автором за даними [7].

Розрахунки свідчать, що $K_i > 1$ у 2000, 2004 – 2009 рр., тобто за ці роки можна (оскільки підприємство самостійно вирішує проводити чи ні) було проводити індексацію основних засобів. На офіційному сайті Укрзалізниці [8] розміщено довідку, що за період 1996 – 2000 рр. остання індексація проводилася відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про проведення індексації балансової вартості основних фондів та вивчення розмірів амортизаційних відрахувань на повне їх відновлення у 1996-1997 рр.» від 16.05.1996 р. № 523. З того часу, незважаючи на те, що річні індекси інфляції склали: 1996 р. – 139,7%, 1997 – 110,1%, 1998 – 120%, 1999 – 119,2% переоцінка не проводилася. Після прийняття Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств», залізниці проводили індексацію за 2000, 2004 та 2005 рр., коли індекси інфляції становили відповідно 125,8%, 112,3% та 110,3%. Через це станом на 2006 рік склалася ситуація, коли балансова вартість основних засобів підприємств залізничного транспорту відстає від ринкової вартості в середньому в 3-5 разів.

Отже, внаслідок несвоєчасного проведення повної інвентаризації та оцінки нерухомості майна з урахуванням інфляційних процесів залізничного транспорту відбулося зниження балансової вартості основних засобів від ринкової, що спричинило порушення процесів простого і розширеного відтворення. Так у 2007 році первісна (переоцінена) вартість основних засобів залізниць зросла від 51,1 млрд грн до 217,5 млрд грн та у 2009 р. порівняно із 2008 р. від 299,9 млрд грн до 1095,0 млрд грн, тобто у 4 рази. А за період 2007 – 2009 рр. ріст становив 21 рази.

Як повідомляє Потетюєва М. [14] за результатами технічної інвентаризації у 2010 р. було виявлено такі факти:

- 144 об'єкти нерухомого майна, які обліковуються, але фактично відсутні;
- 1 198 об'єктів, які не були обліковані;
- 2 446 об'єктів, які обліковувались за одним інвентарним номером та були розділені. Станом на 2011 р. проводиться робота щодо визначення справедливої вартості та оприбуткування на баланс зазначених об'єктів, відповідно до чинного законодавства;

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

– 10 035 об'єктів аварійних, непридатних до експлуатації та не використовуваних. З них пропонується прийняти такі управлінські рішення: списати 5 235 об'єктів; передати у комунальну власність 414 об'єктів; здати в оренду 431 об'єкт; продати 279 об'єктів; інше – по 3 676 об'єктах.

Результати технічної інвентаризації дозволили встановити, що із 1 198 об'єктів нерухомості, які не були обліковані на балансах підприємств залізничного транспорту, було 250 будівель, 808 споруд та 140 передавальних пристроїв. На сьогодні всі зазначені об'єкти взяті на облік відповідно до чинного законодавства. Як зазначає авторка, проведення технічної інвентаризації майна дозволило вперше порахувати площі земельних ділянок залізничного транспорту та кількість об'єктів нерухомого майна.

Такий стан справ свідчить про спотворенні дані, що відображаються на балансах залізниць, якщо станом на 2010 р. залізниці не враховували у своїх формах бухгалтерської звітності таку кількість об'єктів, а отже операцій щодо нарахування амортизації по цих об'єктах (крім землі) не відображали.

Ще однією із вагомих проблем, що має прямий вплив на відтворювальні процеси основних засобів залізниць є така, що кризовий стан економіки України призвів у 1990 – 1999 рр. до катастрофічного падіння обсягів перевезень вантажів з 974 млн т до 284 млн т, тобто у 3,43 раза. Це, в свою чергу, призвело до порушення всіх процесів виробництва і відтворення основних виробничих засобів.

Відновлення обсягів перевезення вантажів залізницями країни почалося з 2000 р. В цілому за 2000 – 2011 рр. обсяг перевезених вантажів збільшився з 295,9 млн т до 388,7 млн т, або зростання становило 31,4 %. Проте міжнародна криза, що почалася у 2008 р. спричинила спад обсягів перевезених вантажів залізницями України на 3,9 %. Звичайно, така тенденція негативно вплинула на кінцевий результат діяльності залізниць, а отже на скорочення їх власних коштів на капітальні інвестиції.

У табл. 3 наведено аналіз показників капітальних інвестицій та напрями їх використання на залізницях.

Таблиця 3. Капітальні інвестиції на залізницях України, млн грн

Показник	2007	2008	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6
Капітальне будівництво	4386,1	4880,1	3781,9	4595,7	6713,0
Придбання (виготовлення) основних засобів	3327,2	4525,0	1728,9	2901,6	2713,4
Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	115,0	136,0	106,5	179,0	201,8
Придбання (створення) нематеріальних активів	49,7	43,9	45,2	61,6	52,4
Разом	7878,0	9585,0	5662,5	7737,9	9680,6

*Джерело. Дані бухгалтерської звітності Укрзалізниці

Так, найбільша питома вага в складі капітальних інвестицій протягом 2007-2011 рр. припадає на капітальне будівництво – більше 55 %, цей показник має тенденцію до збільшення від 56 % до 69 % відповідно. На противагу цьому спостерігаємо тенденцію до зменшення капітальних інвестицій на придбання (виготовлення)

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

основних засобів від 0,42 до 0,28 % протягом того ж періоду, і лише у 2008 р. даний показник становив 47 % питомої ваги усіх капітальних інвестицій. Капітальні інвестиції на придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів зовсім незначні і складають протягом всього періоду не більше 2 %. Такий стан справ може свідчити про низькі показники фінансування оновлення виробничої бази залізниць. Для детального аналізу використання амортизаційних відрахувань необоротних активів, і в тому числі основних засобів, що є їх внутрішнім джерелом інвестування, використано дані табл. 4.

Таблиця 4. Показники використання амортизаційних відрахувань необоротних активів залізниць України, млн грн

Показники	2007	2008	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6
Нараховано за рік	4595,6	5931,1	6497,9	6767,8	6988,8
Використано за рік	4484,8	4703,3	6497,6	5747,2	5517,3
у т. ч. на:					
будівництво об'єктів	1496,3	1392,0	1197,0	1082,2	1895,8
придбання (виготовлення) та поліпшення основних засобів	2868,7	4320,9	2437,4	1910,0	1874,5
з них машини та обладнання	487,4	637,9	376,5	496,2	380,2
придбання (створення) нематеріальних активів	41,9	37,0	44,3	40,6	53,3
погашення позик, отриманих на капітальні інвестиції	20,7	38,5	2724,4	2573,8	1491,7
Придбання інших необоротних матеріальних активів	26,0	91,4	84,2	141,0	202,0

*Джерело. Дані бухгалтерської звітності залізниць України

Згідно з даними табл. 4 існує тенденція до збільшення амортизаційних відрахувань протягом 2007 – 2011 рр. У 2008 році порівняно із 2007 р. амортизаційні відрахування збільшилися у 1,3 раза, хоча коефіцієнт оновлення основних засобів (табл. 1) за цей період залишався на рівні 0,06, тобто збільшення амортизаційних відрахувань за рахунок надходження нових об'єктів не спостерігається. Найбільша питома вага у складі використаних амортизаційних відрахувань належить придбанню (виготовленню) та поліпшенню основних засобів, так, у 2008 р. вона становить 92 %. Але, починаючи із 2009 р. до 2011 р. спостерігається тенденція до збільшення за таким напрямом використання амортизаційних відрахувань, як погашення позик, отриманих на капітальні інвестиції. Тобто, за рахунок власних коштів, протягом трьох років відбувається погашення залучених на інвестиційні потреби коштів, що не дозволяє раціонально використовувати протягом цього періоду внутрішні джерела інвестицій на основне їх призначення, а саме, просте відтворення основних засобів. Результати даних досліджень дозволяють зробити висновок, що за період 2007 – 2011 рр., який аналізується, спостерігається нераціональне витрачання коштів амортизаційних відрахувань на їх основне призначення.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Що стосується обсягів перевезень пасажирів залізничним транспортом, то за період 2000 – 2011 рр. мало місце їх зниження на 13,8 %. Взагалі, пасажирські перевезення залізничним транспортом традиційно є збитковими.

Як повідомляє Прес-служба Державної Адміністрації залізничного транспорту [13] існує невідповідність темпів зростання цін на продукцію та ресурси (металопрокат, залізобетонні шпали, запасні частини для рухомого складу, дизельне паливо та електроенергія тощо) темпам підвищення тарифів на пасажирські перевезення. У той час як тарифи на залізничні перевезення жорстко регулюються державою, ціни на продукцію, яка споживається залізничним транспортом, формуються в ринкових умовах, у зв'язку з чим зберігається тенденція до відставання темпів росту тарифів від темпів зростання цін у промисловості (табл. 5). Фактичний індекс цін виробників промислової продукції з червня 2009 р. по грудень 2011 р. склав 148,7%. Вартість рухомого складу вітчизняного виробництва, зокрема пасажирських вагонів, збільшилася з 20,5% до 28,3%, електровозів – з 17,3% до 45,2%, електропоїздів – з 87,7% до 94,5%. Це, в свою чергу, не давало можливості оновлювати основні засоби і, в тому числі, рухомий склад за рахунок власних коштів залізниць, і призвело до порушення процесу простого відтворення основних виробничих засобів.

Таблиця 5. Зростання тарифів на перевезення та ріст цін на продукцію, яку споживають залізниці (станом на 01.01.1991 та 01.01.2011 рр.)

Найменування показників	Од. виміру	На 01.01.91 р.	На 01.01.2011 р.	Збільшення в разів 2011р. до 1991 р.
1	2	3	4	5
Тариф на перевезення				
10 ткм вантажів	грн.	0,06	1,36	22,7
10 пас/км	грн.	0,09	1,08	12,0
Ціна на продукцію (з ПДВ)				
пасажирський вагон 61-779	тис. грн.	340	8444,47	24,8
вантажний вагон (напіввагон)	тис. грн.	15	564	37,6
Локомотив (електровоз 2ЕЛ5)	тис. грн.	680	34800	51,2
рейки (1 т)	грн.	180	9300	51,7
Ціна на продукцію (без ПДВ)				
дизельне паливо (1 т натур.)	грн.	129	6610,6	51,2
електроенергія (1 кВт/год)	грн.	0,018	0,57	31,7

*Джерело [11, с. 40]

Показники табл. 5 підтверджують факт, що протягом 1991 – 2011 рр. ціни на продукцію, яку використовували та споживали залізниці зросли, а саме ціна на продукцію (з ПДВ): на вагони пасажирські та вантажні вагони відповідно у 24,8 та 37,6 рази; на локомотив (електровоз 2ЕЛ5) – у 51,2 рази; на рейки (1 т) – 51,7 рази, зросла також і ціна на продукцію (без ПДВ): на дизельне паливо (1 т натур.) – у 51,2 рази та на електроенергію (1 кВт/год) – у 31,7 рази. Поряд з цим, тариф на пе-

ревеження: 10 ткм вантажів зріс у 22,7 рази, а на 10 пас/км – у 12,0 разів. Тому, виникає невідповідність між темпами зростання цін на продукцію, що споживають залізниці та зростанням тарифів на перевезення, що, в свою чергу, теж призводить до порушення процесу простого відтворення основних засобів.

Чинними нормативно-правовими актами України, а саме, ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» [10], передбачено, що «для захисту інтересів окремих категорій громадян на пасажирських перевезеннях, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загального користування від їх використання відшкодовуються залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг». За даними В. Мілюти [11] на залізницях України у повному обсязі надається пільговий проїзд 26 категоріям громадян, які мають таке право відповідно до чинного законодавства: ветеранам війни та праці, учасникам ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС, пенсіонерам за віком, студентам вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних закладів, дітям віком від 6 до 14 років та іншим. Пільгові категорії громадян становлять понад 70% від усіх перевезених пасажирів у приміському сполученні. Та ж авторка повідомляє, що за 10 місяців 2012 року Укрзалізниця недоотримала 316,6 млн. грн. компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів. Спостерігається систематична практика заниження обсягу субвенцій у бюджетах усіх рівнів на компенсації проїзду пільговиків залізничним транспортом та її невідповідність до фактичного обсягу наданих послуг перевезень для пільгових категорій пасажирів. А це, в свою чергу, призводить до отримання збитків від пасажирських перевезень, і як наслідок, залізниці виконують перехресне фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, які є прибутковими (табл. 6). А також через низькі тарифи на пасажирські перевезення вони є важким тягарем для галузі.

Таблиця 6. Фінансово-економічні показники діяльності залізниць України за 2011 р.

Показники	Донецька	Придніпровська	Південна	Південно-Західна	Одеська	Львівська	Усього залізниць
Приведена продукція, млн	50883,8	69416,5	30731,2	67610,0	79914,5	28603,1	327159,0
Тарифні ткм, млн	40971,2	51807,0	21074,5	45946,4	63257,2	20809,4	243865,7
Пасажиро-км, млн	3560,1	9978,1	6627,4	16916,2	7814,3	5672,8	50586,8
Доходи від перевезень, тис. грн	8044620	8109308	6491690	8322078	8024284	6997869	45999849
У.т.ч.перевезення вантажів, тис. грн	7495809	6832789	5567559	6536577	7328367	6400419	40161520
перевезення пасажирів, тис. грн	548811	1276519	924131	1795501	695917	587450	5838329
Витрати на перевезення, тис. грн	7031858	7067720	5649339	7238195	6973424	6105203	40065739
У.т.ч.перевезення вантажів, тис. грн	5603163	4938475	3528564	4139206	5485195	3888990	27683593
перевезення пасажирів, тис. грн	1428695	2129245	2120775	3098989	1488229	2216213	12482146
Фінансовий результат від перевезень, тис. грн	1012762	1041588	842351	1093883	1050860	892666	5943110
У.т.ч.перевезення вантажів, тис. грн	1892646	1894314	2038995	2397371	1843172	2511429	12577927
перевезення пасажирів, тис. грн	-879884	-852726	-1196644	-1303488	-792312	-1618763	-6643817

Джерело. [Статистичні дані Укрзалізниці за 2011 р.]

Як відомо, прибуток є одним із внутрішніх джерел інвестування основних засобів. Так, на залізницях України від перевезень, що є основною діяльністю цих суб'єктів господарювання, у 2011 р. було отримано прибуток на суму 5 943 110 тис. грн, але якби не збиткові пасажирські перевезення, збиток від яких склав 6 643 817 тис. грн, кінцевий результат діяльності міг бути у 2 рази більшим (табл. 6). А отже, при державній підтримці – виконанні чинного законодавства щодо надання компенсації проїзду пільговиків залізничним транспортом, коштів за рахунок власних джерел на відтворення основних засобів було б достатньо.

Згідно із чинним законодавством України держава несе відповідальність за розвиток залізничного транспорту шляхом фінансової підтримки основних напрямків його діяльності, проведення ефективної інвестиційної політики тощо. Згідно зі ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт» [10]: «Будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого прямування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень». Як повідомляється в Інтернеті [12] залізницями України в односторонньому порядку здійснюються заходи з придбання нового рухомого складу для приміських пасажирських перевезень, в той час як вирішуватися ці питання повинні спільно з місцевими органами влади. Так, у 2011 – 2012 рр. закуплено лише 3 рейкових автобуси (1 у одновагонному виконанні, 2-а у двовагонному виконанні). Списано впродовж цього періоду 201 вагон, з яких 72 вагона дизель-поїздів та 129 вагонів електропоїздів. Для поступового вирішення проблем приміського сектора та нормалізації ситуації Укрзалізниця уже подала на розгляд до Міністерства інфраструктури проект плану капітальних інвестицій на 2013 р., згідно з яким пропонується у 2013 році спрямувати з місцевих бюджетів понад 5,4 млрд грн на оновлення приміського пасажирського рухомого складу. Зокрема, пропонується спрямувати ці кошти на закупівлю 23 електропоїздів постійного струму ЕПЛ-2Т, 30 електропоїздів змінного струму ЕПЛ-9Т та на закупівлю 22 рейкових автобусів. То чи буде влада виконувати ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт» та чи вирішуватимуть дану проблему на рівні держави? – залишається риторичним питанням.

Висновки. За результатами досліджень встановлено, що головними проблемами кризового стану виробничих основних засобів на залізницях України та причинами порушення процесів простого та розширеного їх відтворення є:

1. Катастрофічне падіння обсягів перевезень вантажів протягом 1990 – 2012 рр.
2. Несвоєчасне проведення інвентаризації нерухомості та оцінки майна з урахуванням інфляційних процесів, в результаті чого відбулося заниження балансової вартості основних засобів від їх ринкової вартості більше ніж у 4 рази.
3. Нераціональне використання амортизаційних відрахувань.
4. Перехресне фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, і як наслідок недоотримання власних коштів на інвестиційні потреби.
5. Невідповідність темпів зростання цін на продукцію та ресурси, що споживають залізниці України та зростанням тарифів на перевезення.
6. Невиконання чинного законодавства з боку державної влади щодо фінансової підтримки основних напрямків діяльності залізничного транспорту, а отже і залізниць, проведення ефективної інвестиційної політики.

Враховуючи такий стан справ, без широкомасштабної підтримки з боку держави, українським залізницям не подолати того кризового стану, в якому вони опинилися на сьогоднішній день. Адже найвагомішою проблемою є відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі та недосконалість залучення інвестицій. Враховуючи той факт, що залізниці України перебувають на стадії реформування згідно із Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., необхідно насамперед забезпечити ефективне функціонування і інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу та зберегти залізниці у державній власності, про що ми вже неодноразово наголошували, для можливості системного проведення реформ. Проведення реформ на залізничному транспорті, і в тому числі залізницях України, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, і в тому числі міжнародних, тобто дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць та споживачів їх послуг. Реформування повинно надати можливість досягти економічного загальнодержавного результату за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування. Таким чином, економічні показники основної діяльності залізниць України здійснюють вагомий вплив на відтворювальні процеси основних засобів, які в свою чергу також мають прямий вплив на розвиток та удосконалення їх діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Чебанова Н. В.* Ефективне управління економічною діяльністю підприємств залізничного транспорту та його вплив на конкурентоспроможність галузі // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 29. – 2010. – С. 382 – 387.
2. *Широкова О. М.* Вплив роботи залізничного транспорту на стан національної економіки // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 32. – 2010. – С. 341 – 344.
3. *Облікова політика* Державної адміністрації залізничного транспорту України, затверджена наказом Укрзалізниці від 26 липня 2007 р. № 384-Ц (із змінами).
4. *Положення* (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», затверджене Наказом Міністерства фінансів України № 92 від 27.04.2000 (із змінами).
5. *Податковий Кодекс* України від 02.12.2010 № 2755-VI (із змінами і доповненнями).
6. *Індекс інфляції* (Україна) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://index.minfin.com>.
7. *Індексація основних фондів* Укрзалізниці «реанімує» залізничну галузь [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://war.uz.gov.ua/index.php?m=info.news>.
8. *Статистичний збірник*. Транспорт і зв'язок України 2011. / За редакцією Н.С. Власенко. Державна служба статистики України, 2012. – 273 с.
9. *Закон України* «Про залізничний транспорт», затвердж. Постановою ВР України від 04.07.1996 № 273/96-ВР зі змінами від 05.07.2012.
10. *Трансформація економіки та транспорт України* / [Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов, О. В. Ярмоліцька та ін.] – К.: ДЕТУТ, 2012. – 180 с.
11. *Вікторія Мілюта*. Укрзалізниця вимагає повернути їй кошти за перевезення пільговиків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unn.com.ua/ua/news/1043943-ukrzeliznitsya-vimagaє-povernuti-yiy-koshti-za-perevezennya-pilgovikiv/>.
12. *Ціни на соціальні види перевезень* залізницею не підвищуються [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245005977&cat_id=244277212
13. *Потетюєва М.* Інвентаризація майна у підготовці до реформування залізничної галузі. Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 89 – 94.