

УДК 338.47:658.152

Ольга Ярмоліцька

(старший викладач кафедри «Облік і аудит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ОСНОВНІ ВИРОБНИЧІ ЗАСОБИ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Основні виробничі засоби підприємств залізничного транспорту не відповідають міжнародним стандартам якості надання послуг. Дослідники приділяють увагу конкретним основним засобам на окремих господарствах залізничного транспорту. Невирішеними задачами залишаються збільшення рівня зносу основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту, невідповідність їх матеріально-технічної бази вимогам сьогодення. Метою статті є розкрити роль та місце основних виробничих засобів у економічному розвитку підприємств залізничного транспорту. Підприємства залізничного транспорту функціонують на основі основних виробничих засобів, стан яких обумовлює їх розвиток. Особливістю підприємств залізничного транспорту є те, що найбільшу питому вагу в складі їх основних виробничих засобів становлять об'єкти інфраструктури та рухомого складу, за допомогою яких відбувається забезпечення виробничого процесу. Визначено сутність поняття «основні виробничі засоби підприємств залізничного транспорту» із врахуванням специфіки технологічного процесу перевезень, що розширює теоретичні основи формування матеріально-технічної бази підприємств залізничного транспорту. Удосконалено класифікацію основних виробничих засобів за рахунок введення додаткових класифікаційних ознак, що дозволяє більш ґрунтовно дослідити склад, стан, структуру основних виробничих засобів для надання можливості розробки заходів з метою забезпечення ефективного їх відтворення. Внесені пропозиції створюють умови для розробки заходів, що забезпечать ефективне відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: основні виробничі засоби, матеріально-технічна база, якісний стан, технічний рівень, конкурентоспроможність, економічний розвиток.

© Ярмоліцька О.В., 2015

Ольга Ярмолицкая

(старший преподаватель кафедры «Учёт и аудит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

**ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА КАК ВАЖНАЯ
СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Основные производственные средства предприятий железнодорожного транспорта не отвечают международным стандартам качества предоставления услуг. Исследователи уделяют внимание конкретным основным средствам на отдельных хозяйствах железнодорожного транспорта. Нерешенными задачами остаются увеличения уровня износа основных производственных средств предприятий железнодорожного транспорта, несоответствие их материально-технической базы требованиям нынешнего времени. Целью статьи является раскрытие роли и места основных производственных средств в экономическом развитии предприятий железнодорожного транспорта. Предприятия железнодорожного транспорта функционируют на основе основных производственных средств, состояние которых обуславливает их развитие.

Особенностью предприятий железнодорожного транспорта есть то, что наибольший удельный вес в составе их основных производственных средств представляют объекты инфраструктуры и подвижного состава, с помощью которых происходит обеспечение производственного процесса. Определена сущность понятия «основные производственные средства предприятий железнодорожного транспорта» с учётом специфики технологического процесса перевозок, который расширяет теоретические основы формирования материально-технической базы предприятий железнодорожного транспорта. Усовершенствована классификация основных производственных средств за счет введения дополнительных классификационных признаков, что позволяет более основательно исследовать состав, состояние, структуру основных производственных средств для предоставления возможности разработки мероприятий по цели обеспечения эффективного их воспроизводства. Предложения, что внесены, создают условия для разработки мероприятий, которые обеспечат эффективное воспроизводство основных производственных средств предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: основные производственные средства, материально-техническая база, качественное состояние, технический уровень, конкурентоспособность, экономическое развитие.

Olga Yarmolitska, senior teacher

Department «Account and audit», State Economy and Technology University of Transport)

**FIXED PRODUCTIVE ASSETS AS IMPORTANT CONSTITUENT OF
ECONOMIC DEVELOPMENT OF ENTERPRISES OF RAILWAY
TRANSPORT**

Statement of the problem. The fixed productive assets of enterprises of railway transport do not meet the international quality standards of service delivery. Analysis of the last researches and publications. Researchers pay attention to the actual fixed assets on the separate economies of railway transport. The increases of level of wear of the fixed productive assets of enterprises of railway transport, disparity of material and technical base to the requirements of present time remain to be unsolved. Aim of the article. To expose a role and place of the fixed productive assets in economic development of enterprises of railway transport. Summary of basic material of research. The enterprises of railway transport function on the basis of the fixed productive assets the state of which determines their development. The special aspect of enterprises of railway transport is that most specific gravity in their composition in the fixed productive assets present the objects of infrastructure and rolling stock, by means of which productive process is provided. Essence of concept «the fixed productive assets of enterprises of railway transport» is certain with taking into account of specific of technological process of transportations, that extends the oretical bases of forming of material and technical base of enterprises of railway transport. Classification of the fixed productive assets is improved due to introduction of additional classification signs, that allows more thoroughly to investigate composition, state, structure of the fixed productive assets for a grant to possibility of development of measures on the aim of providing of the ireffective recreation. Conclusions. Suggestions made create terms for development of measures that will provide the effective recreation of the fixed productive assets of enterprises of railway transport.

Keywords: the fixed productive assets, material and technical base, quality state, technical level, competitiveness, economic development.

Постановка проблеми. Підприємства залізничного транспорту відіграють провідну роль в економіці країни, адже їхнє функціонування спрямоване на зв'язок матеріального виробництва й споживання, сприяє мобільності робочої сили та задоволенню потреб населення у перевезеннях. Підприємства залізничного транспорту – це життєво важливі суб'єкти господарювання в економічному комплексі держави, які сприяють безперебійному функціонуванню всіх галузей економіки, міжрегіональним та міжнародним культурним зв'язкам, соціальним перетворенням, міжнародному туристичному співробітництву та торгівлі, а також забезпечують її економічну безпеку та цілісність. Тому від їх розвитку та економічного стану залежать всі зазначені користувачі залізничних послуг.

Попри велике значення, «залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку» [1]. Сучасний технологічний рівень організації пере-

везень та її матеріально-технічна база не відповідають міжнародним стандартам якості надання послуг, тим самим перешкоджають підвищенню ефективності функціонування, забезпеченню високого рівня конкурентоспроможності та економічному розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання ефективного використання та відтворення основних засобів залізничного транспорту знайшли своє відображення у наукових працях вітчизняних та зарубіжних учених М.А. Демченко, О.В. Кравчука, С.П. Міщенко, Є.В. Талавіри, С.Є. Ткаченко, А.А. Гуламова, Е.П. Кондратової [2-8] та ін.

Проте дослідники приділяють увагу конкретним об'єктам основних виробничих засобів та окремим господарствам на залізничному транспорті. Так, деякі досліджують питання ефективного використання та відтворення інфраструктури колійного господарства, інші досліджують ефективне інвестиційне забезпечення інноваційного відтворення рухомого складу, а саме, вантажних вагонів вагонного господарства.

А.А. Гуламов [7] комплексно дослідив проблеми відтворення основних засобів залізничної компанії, в результаті дослідження обґрунтував систему показників для комплексної оцінки основних засобів, методичні положення, які підвищують роль амортизаційних відрахувань у оновленні основних засобів.

Управління відтворенням основних засобів залізничного транспорту вивчала Е.П. Кондратова [8]. Авторка дослідила теоретичні аспекти планування, оцінки ефективності відтворення основних засобів і управління даним процесом.

С.Є. Ткаченко [6] здійснила пошук традиційних та нетрадиційних форм фінансування процесів відтворення основних засобів. Серед нетрадиційних форм фінансування відтворювальних процесів виробництва авторка окреме місце відводить лізингу, який відкриває нові можливості для вирішення проблеми оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Попри велику кількість наукових праць, не вирішеними задачами залишаються невідповідність матеріально-технічної бази підприємств залізничного транспорту вимогам сьогодення, збільшення рівня зносу основних виробничих засобів. Недостатньо розкрито місце та роль основних виробничих засобів у економічному розвитку підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі.

Потребують доопрацювання заходи, що забезпечать ефективне відтворення усіх основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є визначення місця та ролі основних виробничих засобів у економічному розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах інтегрування залізничної транспортної систему у загальноєвропейську. Розширення теоретичних основ формування матеріально-технічної бази підприємств залізничного транспорту. Внесення пропозицій для надання можливості розробки заходів з метою забезпечення ефективного відтворення основних виробничих засобів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Діяльність підприємств залізничного транспорту як складових єдиної частини залізничного комплексу у транспортній системі України впливає на економічний, соціальний розвиток та зміцнення обороноздатності країни, сприяє її міжнародному співробітництву. Вони забезпечують просторово-часове з'єднання господарських зв'язків, матеріальних потоків і виробничо-економічних систем у процесі соціально-економічного відтворення. Залізнич-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ний комплекс є складною виробничо-економічною системою, що поєднує в інтегрованому технологічному процесі понад тисячу діючих структурних підрозділів (дирекцій залізничних перевезень, станцій, локомотивних і вагонних депо, дистанцій колії, енергопостачання, зв'язку, допоміжних господарств тощо) [9].

Перевагами залізничного транспорту є його універсальність, надійність, велика розгалуженість, висока провізна та пропускна спроможність, незначна залежність від природних умов, так як підприємства залізничного транспорту мають можливість безпечно, ритмічно та синхронно здійснювати перевезення всіх видів вантажів, пасажирів, багажу, пошти у будь-яку пору року. Від ефективної роботи підприємств залізничного транспорту залежить зміцнення єдиного економічного простору, підвищення інвестиційної привабливості країни та рівня життя населення, що сприяє створенню в українському суспільстві позитивного соціального клімату.

Залізничний транспорт на сьогоднішні залишається основним перевізником вантажів і пасажирів. За його допомогою здійснюється майже 60 % вантажообороту та 40 % пасажирообороту [10]. Підприємства залізничного транспорту виконують функції головних транспортних артерій країни. Вони зв'язують усі регіони й території держави. Протяжність експлуатаційної мережі залізничних колій України становить 21 тис. кілометрів, з яких 47,6 % електрифіковано [11].

На сьогодні українські залізниці входять до п'ятірки найпотужніших залізниць світу за основними показниками вантажо- і пасажирообігу, ступенем електрифікації, розвитком залізничної мережі, обсягом вагонного парку, поступаючись лише Китаю, США, Росії та Індії [12]. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн [13]. На залізницях функціонують 1510 роздільних пунктів, що мають колійний розвиток, 46 локомотивних і 53 вагонних депо, 103 дистанцій колії, 66 дистанцій сигналізації і зв'язку, 42 дистанції енергопостачання [11]. Територією України проходять міжнародні транспортні коридори, чим підкреслюється важливість залізничного транспорту в транспортних комунікаціях України.

В умовах економічної кризи, нестабільності, анексії Криму, військових дій на сході країни підприємства залізничного транспорту демонструють негативну динаміку розвитку. Серед причин, що гальмують процес їх розвитку можна виділити падіння показників обсягів перевезень вантажів та пасажирів (табл. 1.1).

Таблиця 1

Динаміка показників перевезень вантажів і пасажирів підприємствами залізничного транспорту України

Показники	Значення за роками				
	2010	2011	2012	2013	2014
Перевезено вантажів, млн.т.	433	469	457	444	386
Індекси до попереднього року, %	110,6	108,3	97,4	97,2	86,9
у т.ч. транзит	46,7	51,0	41,9	34,0	29,5
Індекси до попереднього року, %	102,7	109,3	82,1	81,2	86,7
Перевезено пасажирів, млн	427	430	429	425	389
Індекси до попереднього року, %	100,2	100,7	99,8	99,1	91,5

Джерело: [1, 10 с. 54, 70]

Зменшення обсягів перевезених вантажів можна пояснити кризовим станом економіки, і в першу чергу промисловості, так як основними видами вантажів, перевезення яких здійснюють підприємства залізничного транспорту є нафта і нафтопродукти, вугілля, кокс, руда залізна, цемент, хімічні і мінеральні добрива, лісові, чорні метали, хлібні, інші вантажі. Такий спад у 2014 р. значною мірою зумовлено бойовими діями на сході країни та анексією Криму. Разом з тим скорочення обсягів перевезень пов'язане із критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, що заважає доставляти вантажі швидко, вчасно й без втрат [1, с. 8].

Спостерігається і скорочення перевезених пасажирів, що пояснюється зменшенням складу населення під впливом демографічних та міграційних процесів, переходом на інші види транспорту: автомобільний – на невеликі відстані та авіаційний – на далекі відстані. У зв'язку із анексією Криму Росією та бойовими діями на сході країни за 10 міс. 2014 р. Укрзалізниця рекордно скоротила пасажирооборот – на 22,7 % порівняно з аналогічним періодом минулого року [1, с. 9].

Падіння обсягів перевезених вантажів і пасажирів певним чином впливає на фінансовий результат, а саме: зменшення доходів від наданих послуг, що перешкоджає динамічному розвитку підприємств залізничного транспорту та зміцненню їх конкурентоздатності на ринку транспортних послуг.

Підприємства залізничного транспорту, як складові виробничої системи, функціонують на основі виробничих ресурсів, стан яких обумовлює розвиток самої системи. Вагомим видом таких ресурсів є основні виробничі засоби, яким необхідно приділити особливу увагу, як важливій складовій економічного розвитку підприємств залізничного транспорту. В той же час, стан основних засобів залізничного виробництва прямо впливає на можливості задоволення попиту промисловості та населення в перевезеннях [2, с. 10]. На сучасному етапі економічного розвитку підприємств залізничного транспорту, в умовах, коли попит на перевезення падає через вищевказані причини, для забезпечення їх ефективної роботи необхідно мати потужну (продуктивну) та ефективну у використанні матеріально-технічну базу.

Особливістю залізничного транспорту є те, що він є інфраструктурною складовою економіки країни. Його основні засоби мають низку принципових відмінностей: по-перше – більш подовжені строки корисного використання основних засобів, ніж в інших галузях національного економічного комплексу країни, по-друге – обмежені можливості виходу підприємств залізничного транспорту, у зв'язку зі специфікою матеріально-технічної бази, на вторинний ринок, як внутрішній так і зовнішній; по-третє – більшість основних засобів залізниць є унікальними у використанні, тобто не можуть використовуватися за призначенням у інших галузях національного економічного комплексу.

До інфраструктури залізничного транспорту входять залізнична колія і штучні споруди (мости, тунелі, вокзали, станції, депо), пристрої сигналізації, централізації і блокування (СЦБ), контактна мережа (прилади електропостачання, тягові підстанції), вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, локомотивне господарство, підрозділи, що забезпечують охорону об'єктів, майна, споруди і приміщення, що заняті в забезпеченні процесу перевезень [13].

Інфраструктура залізничного транспорту є виробничо-технологічним комплексом, який складається з технічного, технологічного, організаційного, кваліфікаційного забезпечення та включає матеріально-технічну базу господарств колійного, станційного, електропостачання, залізничної автоматики, телемеханіки та елект-

розв'язку [2, с. 11]. Розвинена транспортна інфраструктура формує «каркас» території і є базою для територіального розподілу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку як окремих регіонів, так і країни в цілому [1, с. 3]. Таким чином інфраструктура залізничного транспорту виконує соціально-економічну та виробничо-господарську цільову функцію.

Від технічного стану інфраструктури, її достатності та оснащеності залежать: розвиток економічних відносин; координація, надійність, економічність, безпечність роботи всіх видів транспорту; швидкість та ефективність переміщення транспортних потоків; вартість та якість перевезень; стан довкілля [14, с. 19-20].

Послуги на залізничному транспорті з перевезень вантажів ті пасажирів надаються рухомим складом, до якого належать локомотиви, пасажирські та вантажні вагони, моторвагонний рухомий склад (дизель-поїзда та електропоїзда), спеціальний залізничний рухомий склад (крани, снігозбиральні машини, машини по утриманню верхньої будови колії, вагони по діагностуванню та обслуговуванню об'єктів інфраструктури та інші машини) за допомогою якого надаються послуги залізничного транспорту та утримуються об'єкти інфраструктури [15]. Рух на залізницях забезпечується двома видами тяги – електровозною та тепловозною. Всі об'єкти рухомого складу, які задіяні при наданні послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом, а також комплектуючі засоби та прилади за допомогою яких здійснюється ремонт та обслуговування рухомого складу, згідно із статтею 11 Закону України «Про залізничний транспорт», повинні відповідати вимогам безпеки руху, схоронності вантажів, охорони праці, екологічної безпеки і мати відповідний сертифікат.

Питома вага основних засобів підприємств залізничного транспорту у загальному обсязі основних засобів за видом економічної діяльності «Наземний та трубопровідний транспорт» на початок 2014 р. становила 2,23%. Балансова вартість основних засобів підприємств залізничного транспорту станом на кінець 2014 р. становила 78195 млн.грн. Найбільшу питому вагу (27,2%) у загальній їх вартості займають основні засоби Південно-Західної залізниці. У структурі основних засобів підприємств залізничного транспорту понад 90% займають основні виробничі засоби. Найбільшу частку в складі основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту займають споруди – 40,5% їх вартості, в структурі яких 26,3% вартості складає верхня будова колії. Транспортні засоби складають 26,9% їх загальної вартості, де 25,7% вартості становить рухомий склад; машини і обладнання займають 11,5%.

Специфікою основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту є те, що такі засоби високовартісні, потребують великих капітальних вкладень, інвестиційно непривабливі через тривалі терміни окупності інвестиційних ресурсів, здебільшого належать до майна державної власності, що закріплюється за публічним акціонерним товариством «Українська залізниця» на праві власності та на праві господарського відання, безпосередньо приймають участь у виробничому процесі з перевезень вантажів і пасажирів або створюють умови для нормального функціонування господарюючого суб'єкта, при цьому зберігають незмінною свою матеріальну форму, залежать від державного регулювання під час їх ліквідації (списання), що уповільнює процес їх відтворення.

Враховуючи вищевикладене під основними виробничими засобами підприємств залізничного транспорту слід розуміти високовартісні матеріальні активи, які потребують великих капітальних вкладень, що окупаються протягом тривалих термінів (тому здебільшого є інвестиційно непривабливими), утримуються підприємством

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

та використовуються у виробничому процесі з перевезень вантажів і пасажирів або створюють умови для нормального забезпечення перевізного процесу, при цьому зберігають незмінною свою матеріальну форму, закріплюються за публічним акціонерним товариством «Українська залізниця» на праві власності та господарського відання.

Враховуючи специфіку основних засобів підприємств залізничного транспорту уточнено їх класифікацію в табл. 2.

Таблиця 2

Класифікація основних засобів підприємств залізничного транспорту

Ознака, за якою здійснюється класифікація	Група основних засобів
1	2
За видами основних засобів	Будинки
	Споруди
	Передавальні пристрої
	Машини і обладнання
	Транспортні засоби
	Інструменти, прилади та інвентар
	Тварини
	Багаторічні насадження
	Інші основні засоби
	Інші необоротні матеріальні активи
За участю у господарській діяльності	Виробничі
	Невиробничі
За характером участі у виробництві	Активні
	Пасивні
За ступенем використання у господарській діяльності	Діючі
	Запасні (тимчасово недіючі)
	Законсервовані (недіючі)
	Здані в оренду
За правом внесення до статутного капіталу при створенні ПАТ «Українська залізниця»	На праві власності
	На праві господарського відання
	На інших правах
За припискою до регіональної філії	Південно-Західної залізниці
	Львівської залізниці
	Південної залізниці
	Одеської залізниці
	Придніпровської залізниці
За терміном окупності інвестицій в основні засоби	Основні засоби зі швидкою окупністю інвестицій (до 3 років)
	Основні засоби з середньою окупністю інвестицій (від 3 до 8 років)
	Основні засоби з довготривалою окупністю інвестицій (понад 8 років)
За віковою структурою	До 10 років
	Від 11 до 20 років
	Від 21 до 40 років
	Понад 40 років

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

За техніко-технологічним рівнем	Старі зразки
	Модернізовані
	Інноваційні (нового покоління)
За ступенем працездатності	Придатні до експлуатації
	Непридатні до експлуатації
За наявністю матеріальної форми	Інвентарні
	Неінвентарні
За подібністю	Подібні
	Неподібні
За станом зношення	Нові
	Відремнтовані
	Придатні
	Застарілі
	Підлягають заміні
За видами зносу	Зношені фізично
	Зношені морально
	Основні засоби, що зазнали якісно-вартісний знос
За способом оцінки	Оцінені за первісною вартістю
	Переоцінені
За ефективністю використання	Ефективні у використанні
	Неефективні у використанні
За метою податкового обліку (для розрахунку амортизації)	Групи 1-16
За характером впливу на навколишнє середовище	Зі шкідливим впливом
	В межах норми
	Нешкідливої дії (впливу)
За здатністю генерування грошових коштів	Одиниці, які генерують грошові кошти
	Корпоративні активи, які генерують грошові кошти

Складено автором на підставі джерел [16, 17, 18]

Класифікаціям основних засобів, які наведені дослідниками в наукових публікаціях властиві суттєві розбіжності, і це, в свою чергу, ускладнює можливість їх використання для побудови достовірних інформаційних моделей щодо основних засобів та потребують їх доопрацювання й обґрунтування для підприємств залізничного транспорту із врахуванням специфіки їх основних засобів.

Враховуючи специфіку основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту доцільно ввести додаткові класифікаційні ознаки такі, як за правом внесення до статутного капіталу при створенні ПАТ «Українська залізниця», за припискою до регіональної філії, за терміном окупності інвестицій в основні засоби, за віковою структурою, за техніко-технологічним рівнем, за видами зносу, за характером впливу на навколишнє середовище, що дозволить більш ґрунтовно дослідити склад, стан, структуру основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту для надання можливості розробки заходів з метою забезпечення ефективного їх відтворення.

Згідно із Законом України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» до статутного капіталу публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» вносяться основ-

ні засоби, які є складовою майна, що належить Укрзалізниці та підприємствам, на базі яких створено ПАТ «Укрзалізниця», на праві власності. Магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт вносяться до статутного капіталу публічного акціонерного товариства на праві господарського відання [19]. Також необхідно виділити основні засоби, які згідно із чинним законодавством не можуть бути внесені до статутного капіталу. До них слід віднести об'єкти цивільної оборони, а саме сховища та протирадіаційні укриття, обладнання (системи вентиляції, звукового сповіщення, електроживлення, пристрої зв'язку, комунікації з водо забезпечення та каналізації тощо), матеріальні носії секретної інформації (матеріальні об'єкти, в тому числі фізичні поля, в яких відомості, що становлять державну таємницю, відображені у вигляді текстів, знаків, сигналів, технічних рішень тощо) та майнові об'єкти інформаційної діяльності спеціального зв'язку (будівлі, інженерно-технічні споруди, приміщення з розміщеними в них/на них пристроями та обладнанням де і із застосуванням якого здійснюється діяльність, пов'язана з передачею/прийманням інформації, що підлягає захисту).

Однією із специфічних ознак класифікації основних засобів підприємств залізничного транспорту є їх приписка до регіональних філій, врахування якої важливе для формування адекватної інформації про стан та рух основних засобів.

Основні виробничі засоби підприємств залізничного транспорту відносяться до непривабливих для вкладання інвестицій в їх розвиток через довготривалі терміни окупності інвестиційних ресурсів, а іноді вони взагалі неопукні. Тому доречним є виділення класифікаційної ознаки за терміном окупності інвестицій в основні засоби.

Поділ основних засобів підприємств залізничного транспорту за віковою структурою є важливим на сьогоднішній день для своєчасного виявлення «межі», за якою використання таких основних засобів є неефективним та нераціональним. Абсолютну більшість тягового рухомого складу українських залізниць побудовано за технічними вимогами 60-х років минулого століття [11]. Із 111,2 тис. вантажних вагонів у 62,8 тис. (56,5%) закінчився встановлений нормативний термін експлуатації, з яких 47,3 тис. вагонам він був подовжений після виконання капітального ремонту на підставі технічних рішень [11]. Найавантисейні вагони, що спроектовані в 50-ті роки 20 століття, мають незадовільні динамічні властивості. Критична швидкість, за межами якої не гарантується стійкість вагону проти сходу з рейок, для більшості вагонів у порожньому стані не перевищує 70 км/год. Сили впливу на колію значно перевищують допустимі, що приводить до передчасного розладу колії, інтенсивному зносу коліс та рейок [11]. В 2015 р. додатково будуть вилучені із експлуатації 12,7 тис. вантажних вагонів у зв'язку із закінченням термінів їх експлуатації [11].

Понаднормово (більше 28 років) експлуатуються пасажирські вагони в кількості 3,24 тис. од. або 61,3% від загальної кількості. Середній вік усього парку пасажирських вагонів складає 27,5 року. За межами нормативного терміну служби знаходяться 881 секція електропоїздів (63%) та 268 секцій дизель-поїздів (95%) [11].

Під впливом науково-технічного прогресу доречно класифікувати основні засоби підприємств залізничного транспорту за техніко-технологічним рівнем на основні засоби старих зразків, що не відповідають якісним вимогам сьогодення, модер-

нізовані основні засоби та інноваційні основні засоби (нового покоління). Характерною ознакою класифікації основних засобів підприємств залізничного транспорту є здійснення ними впливу на навколишнє середовище. Зважаючи на специфіку діяльності залізничного транспорту, джерелами викидів шкідливих речовин в атмосферу є рухомий склад, пересувні та стаціонарні об'єкти виробничих підприємств, серед яких найбільшої шкоди довікллю завдають котельні різних залізничних підприємств. Залежно від споживання палива, що використовується на транспорті, виділяються різні шкідливі речовини, зокрема оксиди сірки, вуглецю, азоту та легкої золи з частками незгорілого палива у вигляді сажі, діоксиду азоту, твердих продуктів неповного згоряння [14, с. 36]. Шляхова техніка і рухомий склад, у тому числі тепловози, належать до пересувних джерел, що забруднюють атмосферу. Зокрема, тепловози створюють локальну ділянку досить забрудненого повітря на територіях залізничних вузлів, депо, сортувальних станцій. Шкідливі викиди тепловозів надходять в атмосферу з вихлопними газами при спалюванні дизельного палива [14, с. 37].

Забруднення території інфраструктурою залізничного транспорту негативно позначається на стані навколишнього природного середовища. На деяких підприємствах і залізничних коліях ґрунти просочені нафтопродуктами на значну глибину, що становить загрозу як для поверхневих водойм, так і для підземних вод [14, с. 42].

Шкідливими факторами для навколишнього середовища також є шум і вібрації. Основними джерелами шуму на залізничному транспорті є потяги, що рухаються, шляхові машини і виробниче устаткування підприємств [14, с. 42]. Джерелами вібрації є також потяги, які збуджують механічні коливання, особливо великі під час руху по тунелях та штучних спорудженнях. Джерелами значних вібрацій є шляхові та щибенеочисні машини, робота яких супроводжується інтенсивним шумом та значними вібраціями [14, с. 43]. Тому виділення зазначеної класифікаційної ознаки для основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту є доречною.

Діяльність будь-якого підприємства розпочинається з формування матеріально-технічної бази, а саме основних виробничих засобів, відсутність яких унеможливає функціонування та ведення поточної господарської діяльності підприємства. Адже обсяг акумульованих основних виробничих засобів надає підґрунтя робити висновки про розмір підприємства, його можливості та перспективи розвитку.

Проте основною проблемою економічного розвитку залізничного транспорту на сучасному етапі є його зростаюче технічне й технологічне відставання, що, в свою чергу, може призвести до незадовільного рівня транспортного обслуговування, втрати конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, як в межах країни, так і за кордоном.

У зв'язку з обмеженістю коштів прогресує негативна тенденція до фізичного та морального зносу основних засобів, у першу чергу виробничих, підприємств залізничного транспорту. Сучасний склад і стан рухомого складу підприємств залізничного транспорту підтверджує зазначену ситуацію та достеменно свідчить про такий стан справ (табл. 3). Експлуатація застарілого рухомого складу є економічно невигідною, веде до значного підвищення вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а заміни на сучасний, більш досконалий [1].

Масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %, у т.ч. колійного господарства – 86 % [1]. Тільки для того, щоб підтримувати її в робочому стані та не накопичувати прострочені ремонти щорічно необхідно модернізувати 800 км колій, капітально ремонтувати 1000 км, середнього

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ремонту здійснити 800-1000 км, комплексно-оздоровчого – 750-800 км. Проте з 2007 р. ці показники тільки скорочувались: якщо у 2007 р. вдалося модернізувати 1446,1 км, у 2008 р. – 819 км, у 2009 р. – 411,3 км, то у 2013 р. – тільки 276 км [1].

Таблиця 3

Склад і стан рухомого складу підприємств залізничного транспорту на початок 2015 р.

Вид рухомого складу	Інвентарний парк, тис. од.	Відпрацювали нормативний строк, %	Знос, %
Тяговий рухомий склад в тому числі	3,9	87,4	96,0
магістральні електропоїзди	1,7	71,6	91,0
магістральні тепловози	0,7	99,4	99,0
маневрові тепловози	1,4	91,3	97,0
Вантажні вагони	111,2	56,5	89,7
Пасажирські вагони	5,3	61,3	86,0
Моторвагонний рухомий склад:			
Секції електропоїздів	1391	63	84,0
Секції дизель-поїздів та рейкових автобусів	299	95	93,0

Складено автором на підставі джерела [11]

У консалтинговій компанії А.Т. Kearney підраховали, що необхідно 56 млрд. грн. сукупних інвестицій в оптимізацію інфраструктури Укрзалізниці. В іншому випадку немає сенсу інвестувати в оновлення рухомого залізничного складу, якщо він не буде забезпечений відповідною транспортною інфраструктурою [1].

Окрім зазначених проблем існують ще проблеми форс-мажорних обставин. Знищена бойовими діями на Сході України залізнична інфраструктура також потребує термінового відновлення [1]. За попередніми підрахунками пошкоджені 1523 об'єктів залізничної інфраструктури, на відновлення яких необхідно витратити понад 824 млн грн [15].

У зв'язку із анексією Криму існує проблема повернення вагонів українських власників на материкову частину України. Введене «Укрзалізницею» з огляду на питання безпеки в грудні 2014 року обмеження щодо руху поїздів в порожньому та завантаженому стані призвело до фактичного залишення за межами тимчасового «кордону» близько однієї тисячі порожніх та завантажених вагонів українських власників [20].

Висновки та пропозиції. Проведені дослідження дають можливість стверджувати, що основні виробничі засоби займають вагоме місце та відіграють вирішальну роль у економічному розвитку підприємств залізничного транспорту, так як їх якість та ефективність використання забезпечують ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту, досягнення високого рівня конкурентоспроможності та можливість інтеграції вітчизняного залізничного транспорту до загальноєвропейської транспортної системи.

Внесені пропозиції щодо розкриття сутності основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту із врахуванням специфіки технологічного проце-

су перевезень дозволяють розширити теоретичні основи формування матеріально-технічної бази підприємств залізничного транспорту. Удосконалення класифікації основних виробничих засобів за рахунок введення додаткових класифікаційних ознак таких як за правом внесення до статутного капіталу при створенні ПАТ «Українська залізниця» основних засобів, за припискою до регіональної філії, за терміном окупності інвестицій в основні засоби, за віковою структурою, за техніко-технологічним рівнем, за видами зносу, за характером впливу на навколишнє середовище дозволяє більш ґрунтовно дослідити склад, стан, структуру основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту для надання можливості розробки заходів з метою забезпечення ефективного їх відтворення.

На сучасному етапі розвитку підприємств залізничного транспорту та їх інтеграції до загальноєвропейської транспортної системи важливими задачами є встановлення причин, які призвели до високого рівня зносу основних виробничих засобів та розробка заходів і дієвих механізмів для ефективного їх відтворення, що може стати темою подальших досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Собкевич О. В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. [Електронний ресурс] / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова – К.: НІСД, 2014. – 60 с. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/tdk-e0796.pdf>
2. Демченко М.А. Організаційно-економічні аспекти відтворення основних засобів колійного господарства залізниць: дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / М.А. Демченко. – К.: 2011. – 261 с.
3. Кравчук О.В. Організаційно-економічне забезпечення проектного інвестування в оновлення залізничних вантажних вагонів: дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / О.В. Кравчук. – К.: 2012. – 238 с.
4. Міщенко С.П. Інноваційне відтворення основних фондів залізничного транспорту. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / С.П. Міщенко – Х.: 2009. – 21 с.
5. Талавіра Є.В. Інвестиційне забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів: дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / Є.В. Талавіра. – К.: 2013. – 249 с.
6. Ткаченко С.С. Використання лізингових технологій для оновлення основного капіталу підприємств (на прикладі залізничного транспорту). Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / С. С. Ткаченко. – Х.: 2003. – 16 с.
7. Гуламов А.А. Экономическая оценка воспроизводства основных фондов железнодорожного транспорта. Автореферат на диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / А.А. Гуламов. – Санкт-Петербург, 2011. – 22 с.
8. Кондратова Е.П. Функционирование внутрипроизводственной системы управления воспроизводством основных фондов на предприятиях железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] / Е. П. Кондратова. – Режим доступа : www.dvags.ru/download/rio/j2008-1/12.doc.
9. Богомолова Н.І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування / Н.І. Богомолова // Ефективна економіка, № 1, 2012.
10. Транспорт і зв'язок України 2014 рік. Статистичний збірник. Державна служба статистики України. – К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2015. – 204 с.
11. Проект Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://new.mtu.gov.ua/projects/view.php?P=23>
12. Кравчук О. Чим загрожує реформа залізниці? [Електронний ресурс] / Кравчук О. – Режим доступу: www.rev.org.ua/reforma-uz.
13. Інформація про Українські залізниці [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>.
14. Рибіна О.І. Організаційно-економічне забезпечення екологічно сталого розвитку залізничного транспорту / О.І. Рибіна // Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. – Суми, 2014. – 229 с.

15. Аналіз регуляторного впливу Проекту постанови Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://old.mtu.gov.ua/uk/alias_165/44266.html.
16. Яцунська О.С. Класифікація основних засобів в процесі реформування системи бухгалтерського обліку / О.С. Яцунська // Серія економічні науки. Науковий вісник Херсонського державного університету, № 1. – Х.: 2013.
17. Довгалюк Н.В. Ефективність використання та відтворення основних засобів сільськогосподарських підприємств центрального Полісся / Н.В. Довгалюк // Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. – Ж.: 2010. – 25 с.
18. Щирська О.В. Класифікація основних засобів для цілей нарахування амортизації / О.В. Щирська // Міжнародний збірник наукових праць. Випуск 3(21). – С. 410-417
19. «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс] / Закон України № 4442-VI від 23.02.2012 із змінами / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
20. Коротка Т. Повернення вагонів українських власників із території анексованої АР Крим на материкову частину України. [Електронний ресурс] / Т. Коротка. – Режим доступу: <http://www.boi.org.ua>

REFERENCES

1. Sobkevych O. V. Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhn'oho kompleksu Ukrainy. [Virtual space: Mechanisms for efficient use and development potential of the transport system of Ukraine] / O.V. Sobkevych, K.M. Mykhajlychenko, O.Y. Yemel'ianova – K.: NISD, 2014. – 60 p. – Available at: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/tdk-e0796.pdf>
2. Demchenko M.A. Orhanizatsijno-ekonomichni aspekty vidtvorennia osnovnykh zasobiv kolijnogo hospodarstva zaliznyts': dys. na zdobuttia naukovoho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk / M.A. Demchenko. – K.: 2011. – 261 p.
3. Kravchuk O.V. Orhanizatsijno-ekonomichne zabezpechennia proektnoho investuvannia v onovlennia zaliznychnykh vantazhnykh vahoniv: dys. na zdobuttia naukovoho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk / O.V. Kravchuk. – K.: 2012. – 238 p.
4. Mischenko S.P. Innovatsijne vidtvorennia osnovnykh fondiv zaliznychnoho transportu. Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovoho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk / S.P. Mischenko – Kh.: 2009. – 21 p.
5. Talavira E.V. Investytsijne zabezpechennia innovatsijnogo vidtvorennia parku vantazhnykh vahoniv: dys. na zdobuttia naukovoho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk / E.V. Talavira. – K.: 2013. – 249 p.
6. Tkachenko S.E. Vykorystannia lizynhovoykh tekhnolohij dlia onovlennia osnovnoho kapitalu pidpryiemstv (na prykladi zaliznychnoho transportu). Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovoho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk / S.E. Tkachenko. – Kh.: 2003. – 16 p.
7. Hulamov A.A. Ekonomicheskaja otsenka vosproyvodstva osnovnykh fondov zheleznodorozhnoho transporta. Avtoreferat na dysertatsii na soyskanye uchenoj stepeny kandydata ekonomichnykh nauk / A.A. Hulamov. – Sankt-Peterburh, 2011. – 22 p.
8. Kondratova E.P. Funktsionirovanye vnutryproyvodstvennoj systemy upravleniya vosproyvodstvom osnovnykh fondov na predpriyatiyakh zheleznodorozhnoho transporta [Virtual space] / E.P. Kondratova. – Available at: www.dvags.ru/download/rio/j2008-1/12.doc.
9. Bohomolova N.I. Finansova stratehiia rozvytku zaliznychnoho transportu: sutnist' ta osoblyvosti formuvannia / N.I. Bohomolova [Efficient economy] // Efektyvna ekonomika, № 1, 2012.
10. Transport i zv'язok Ukrainy 2014 rik. [Statistical Yearbook Transport and communications of Ukraine] Statystychnyj zbirnyk. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. – K.: DP»Informatsijno-analityчне ahentstvo», 2015. – 204 p.
11. Proekt Stratehichnoho planu rozvytku zaliznychnoho transportu na period do 2020 roku. [Virtual space: The draft strategic plan for railway transport of Ukraine] – Available at: <http://new.mtu.gov.ua/projects/view.php?P=23>
12. Kravchuk O. Chym zahrozhuie reforma zaliznytsi? [Virtual space The Dangers of railway reform] / Kravchuk O. – Available at: www.rev.org.ua/reforma-uz.
13. Informatsiia pro Ukrain'ski zaliznytsi [Virtual space] // Available at: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>.

14. Rybina O.I. Orhanizatsijno-ekonomichne zabezpechennia ekolohichno staloho rozvytku zaliznychnoho transportu / O.I. Rybina // Dysertatsiia na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk. – Sumy, 2014. – 229 p.
15. Analiz rehuliatornoho vplyvu Proektu postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy [Virtual space Regulatory Impact Analysis Project] // Available at: http://old.mtu.gov.ua/uk/alias_165/44266.html.
16. Yatsuns'ka O.S. Klasyfikatsiia osnovnykh zasobiv v protsesi reformuvannia systemy bukhhalters'koho obliku [Economics]/ O.S. Yatsuns'ka // Serii ekonomichni nauky. Naukovyj visnyk Khersons'koho derzhavnoho universytetu, № 1. – Kh.: 2013.
17. Dovhaliuk N.V. Efektyvnist' vykorystannia ta vidtvorennia osnovnykh zasobiv sil's'kohospodars'kykh pidpriemstv tsentral'noho Polissia / N.V. Dovhaliuk // Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk. – Zh.: 2010. – 25 p.
18. Schyrs'ka O.V. Klasyfikatsiia osnovnykh zasobiv dlia tsilej narakhuvannia amortyzatsii [International collection of scientific works]/ O.V. Schyrs'ka // Mizhnarodnyj zbirnyk naukovykh prats'. Vypusk 3(21). – S. 410-417
19. «Pro osoblyvosti utvorennia publichnoho aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahal'noho korystuvannia» [Virtual space] / Zakon Ukrainy № 4442-VI vid 23.02.2012 iz zminamy / Ofitsijnyj veb-sajt Verkhovnoi Rady Ukrainy. – Available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
20. Korotka T. Povernennia vahoniv ukrains'kykh vlasnykiv iz terytorii aneksovanoi AR Krym na materykovu chastynu Ukrainy. [Virtual space] / T. Korotka. – Available at: <http://www.boi.org.ua>