

ГУРНАК В. М., д.е.н., професор,
Національний транспортний університет,
професор кафедри транспортного права та логістики;
САВИЦЬКА Г. П., ст. викладач кафедри «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту;
ЛІКАРЕНКО Я. Я., магістр,
Державний економіко-технологічний університет транспорту

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Досліджено теоретичні й практичні основи та запропоновані напрями удосконалення фінансового забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту

Постановка проблеми. В умовах реформування залізничного транспорту одним з головних питань є удосконалення механізму управління галуззю. Саме ефективне управління забезпечує інтеграцію всіх економічних процесів на залізничному транспорті, посилює його адаптивність до ринкових умов та підвищує конкурентоспроможність. У цьому контексті значним і суттєвим для залізничного транспорту є дослідження механізму фінансового забезпечення відтворення основних засобів галузі.

Враховуючи особливості сучасного розвитку залізничного транспорту, а саме те, що основні засоби які складають 90% в портфелі активів підприємств залізничного транспорту, знаходяться в критичному стані, існує необхідність більш детально розглянути питання їхнього збереження, модернізації, переоснащення, відновлення для забезпечення зростаючих потреб у перевезеннях при дотриманні їх високої якості [1].

Забезпечення своєчасного відновлення основних засобів за рахунок ефективного фінансування є пріоритетним завданням механізму управління галуззю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання управління активами підприємства є достатньо дослідженою в економічній літературі. Значний внесок у дослідження та розробку теоретичних та практичних аспектів аналізу та ефективності використання активів зроблено як зарубіжними, так і вітчизняними науковцями.

Якщо ж розглядати проблеми удосконалення управління основними засобами на залізничному транспорті, то питання в даній сфері є актуальним і має низку недосліджених аспектів. Існує низка присвячених праць вітчизняних науковців та практиків, таких як: Є. М. Сича [6], Н. В. Чебанової [2, 4, 8], В. Л. Диканя [4], М. А. Демченко [3], М. В. Макаренко [1], Ю. М. Цветова [5] та інших.

Незважаючи на наявність великої кількості наукових розробок, практична діяльність підприємств залізничного транспорту недостатньо забезпечена науково обґрунтованими методичними рекомендаціями щодо ефективної організації відтворювального процесу основних засобів. Це пов'язано з тим, що не всі теоретичні аспекти цієї проблеми розроблені достатньо повно. Отже, розкриття питання фінансування відтворення необоротних активів залізничного транспорту потребує подальшого наукового дослідження.

Метою статті є дослідження теоретичних і практичних основ, а також розробка напрямів удосконалення фінансового забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах.

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

Отже, забезпечення ефективної роботи залізничної галузі потребує пошуку нових шляхів вирішення проблеми оновлення рухомого складу.

Аналіз сучасного стану основних засобів залізничного транспорту України (табл. 1.) показує, що знос рухомого складу досягнув критичного рівня [12].

Дані таблиці 1 показують, що найбільший знос серед наявного рухомого складу залізниці України мають: тепловози, пасажирські та вантажні вагони — понад 84%, електровозів та паровозів в районі 60-70%, а загальний знос усього рухомого складу складає 85%. Такі показники є не просто критичними, а навіть катастрофічними для забезпечення функціонування основних функцій Української залізниці.

Вантажні перевезення є найперспективнішим видом діяльності залізничного транспорту, за рахунок яких формується прибуток залізниць та перекривається збитковість пасажирських перевезень. При цьому рівень зносу вантажних вагонів складає майже 85%, а дефіцит вантажних вагонів перевищує 1500 вагонів в середньому за добу, таке становище не може повністю задовольнити потребу у перевезеннях, а отже вітчизняні залізниці втрачають потенційні прибутки. Оновлення і модернізація основних засобів залізниць, насамперед вагонного парку, підвищення продуктивності роботи вантажних вагонів, подовження термінів його експлуатації є пріоритетним завданням розвитку залізничного транспорту.

Таблиця 1

Наявність рухомого складу залізниці України та рівень його зношеності*

| Транспортні засоби | Первісна вартість, тис. грн. | Сума зносу, тис. грн. | Залишкова вартість, тис. грн. | Знос (%) |
|------------------------|------------------------------|-----------------------|-------------------------------|----------|
| Електровози | 3199414 | 2201796 | 997618 | 68,82 |
| Тепловози | 6985256 | 6565852 | 419404 | 94,0 |
| Дизель-поїзди | 47452 | 11863 | 35589 | 25,0 |
| Вантажні вагони | 2695 | 2265 | 430 | 84,4 |
| Пасажирські вагони | 750550 | 735808 | 14742 | 98,0 |
| Паровози | 789 | 489 | 300 | 61,98 |
| Усього рухомого складу | 10235606 | 8782265 | 1453341 | 85,0 |

* станом на 01.01.2014 р.

Джерело: [12]

З таблиці 2 можна зробити висновок, що забезпечення залізниць України вантажним парком суттєво скоротилися [12]. Аналіз кількості придбаних та виключених вантажних вагонів на залізниці показує, що кількість виключених вантажних вагонів переважає закупівлю у 7 разів.

Дані, що наведені в таблиці 3, висвітлюють джерела та обсяги фінансування капітальних вкладень Укрзалізницею за останнє десятиріччя і свідчать, що держава не здійснювала фінансування капітальних вкладень в національні залізниці впродовж 2000–2007 років. Тільки з 2007 року почалось централізоване фінансування, що пов'язано лише з домінуючою роллю залізниць в перевізному процесі чемпіонату Європи по футболу 2012 р.

Таку ситуацію підтверджує і той факт, що системні реформи, що відбуваються в галузі майже на 99% фінансуються за рахунок власних та запозичених коштів залізниць.

Таблиця 2

Обсяги оновлення вантажних вагонів залізниць в Україні протягом 2006–2012 рр.

| Роки | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Разом |
|---|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Придбано та побудовано нових вагонів, од. | 363 | 1991 | 1828 | 0 | 724 | 460 | 180 | 5546 |
| Виключено вантажних вагонів, од. | 3347 | 5903 | 5963 | 6119 | 4333 | 3500 | 4300 | 33465 |

Джерело: [12]

Доля коштів, що виділені із централізованих джерел на фінансування капітальних вкладень залізниць складає відповідно в 2008 р. — 2,1%, у 2009 р. — 4,3%, у 2010 р. — 7,7% і в 2011 — 10,2% від їх загального обсягу. Така статистика свідчить про мізерність підтримки інвестиційної діяльності залізниць з боку держави. Оновлення основних засобів, за таких умов, практично неможливо.

Джерела фінансування капітальних вкладень залізничного транспорту, тис. грн.

| Джерела фінансування | Роки | | | | | | | |
|----------------------|--------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|----------|
| | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Державний бюджет | — | — | — | — | 250052 | 246444 | 650000 | 1128322 |
| питома вага, % | — | — | — | — | 2,1 | 4,3 | 7,7 | 10,2 |
| Власні кошти | 929302 | 2631473 | 3597160 | 4061071 | 8645554 | 5300071 | 5005061 | 4808833 |
| питома вага, % | 99,2 | 76,8 | 76,8 | 44,6 | 72,3 | 91,7 | 59,0 | 42,9 |
| Залучені кошти | 7163 | 793412 | 1087610 | 5054499 | 3059798 | 231289 | 2823398 | |
| питома вага, % | 0,8 | 23,2 | 23,2 | 55,4 | 25,6 | 4,0 | 33,3 | 52,9907 |
| Всього | 936765 | 3426533 | 4684770 | 9115570 | 11955404 | 5777804 | 8478459 | 11197062 |

Джерело: [12]

Отже, основним джерелом фінансового забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту залишаються власні кошти. Фінансування за власні кошти виконується за рахунок амортизаційних відрахувань та чистого прибутку. В умовах обмеженості внутрішніх джерел фінансування посилюється роль зовнішніх інвестицій. На сьогоднішній день залізниці можуть використовувати кредити банків та міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг.

У сучасній економічній літературі розроблена класифікація механізмів, що використовуються або можуть використовуватися для потреб оновлення основних засобів (рис. 1.) [3].

Наразі із-за відсутності ефективного управління залізнична галузь не може сподіватись на покращення власного становища, старі методи управління лише задовольняють сталі показники, котрі дозволяють забезпечувати операційну діяльність на низькому, але сталому рівні. Пасажирські перевезення давно не є прибутковими, залізниці приходиться покривати такі затрати «перехресним субсидуванням», тобто за рахунок прибутків від вантажних перевезень.



Рис. 1. Структура джерел відтворення основних засобів

Джерело: [3]

Наразі із-за відсутності ефективного управління залізнична галузь не може сподіватись на покращення власного становища, старі методи управління лише задовольняють сталі показники, котрі дозволяють забезпечувати операційну діяльність на низькому, але сталому рівні.

Пасажирські перевезення давно не є прибутковими, залізниці приходиться покривати такі затрати «перехресним субсидуванням», тобто за рахунок прибутків від вантажних перевезень.

Для підвищення прибутковості в перевезеннях залізницям України потрібно реконструювати власні джерела доходних надходжень. В перевезеннях таким ефективним методом може стати запровадження по прикладу країн Європейського Союзу інноваційної тарифної сітки перевезень, для пасажирів — групові знижки на перевезення, або ж акумуляція інтересу населення на подорожі у вихідні дні; для вантажних перевезень — врахування територіального розташування залізниць та приналежних до них сфер ведення економічної діяльності, надання тарифного спрощення на західному кордоні держави, для швидшого проходження товарів між Україною та Західними державами. Впровадження сучасних методів тарифікації із застосуванням актуальних маркетингових інструментів, можуть надати Укрзалізниці бажаного позитивного ефекту у підвищенні власних доходних надходжень.

В період переходу до ринкових відносин актуальними є також нетрадиційні фінансові ресурси у вигляді таких механізмів, як, лізинг, кошти фінансово-промислових груп, кошти зарубіжних інвесторів, і, нарешті, таке джерело фінансування оновлення основних виробничих фондів, як кредит. Це найбільш перспективні джерела залучення позикових коштів з метою фінансування оновлення основних засобів.

Однак кредитний рейтинг Укрзалізниці, який їй присвоїли найбільші міжнародні рейтингові агентства, такі як Standard&Poor's та Fitch (табл. 4), входить в групу істотного ризику «С». Це означає, що інвестиційна привабливість Укрзалізниці для великих інвесторів — є низькою та ризикованою, єдиними джерелами інвестицій є власні кошти, залучені із реконструкційних інститутів, таких як ЄБРР, державні кошти та кошти зацікавлених юридичних, фізичних осіб в підвищенні ефективності функціонування залізниці [7].

Таблиця 4

Кредитний рейтинг Укрзалізниці

| Рік присвоєння/ перегляду рейтингу | Standard&Poor's | Fitch |
|---------------------------------------|-----------------|-------|
| 2014 | CCC + | CCC |

Джерело: [7]

Разом з тим, обсяги та доступність традиційних джерел фінансування відтворювальних процесів у галузі, до яких належать власні кошти, бюджетне фінансування, банківські кредити, не задовольняють інвестиційні потреби підприємств залізничного транспорту у здійсненні широкомасштабного оновлення основних засобів. Саме тому пошук нетрадиційних форм фінансування цього процесу на залізничному транспорті потребує подальших досліджень.

Серед нетрадиційних форм фінансування відтворювальних процесів виробництва окреме місце посідає лізинг, який відкриває нові можливості для вирішення проблеми оновлення основних засобів. Зростання масштабів впровадження лізингових операцій в сучасних умовах зумовлено тим, що вони підвищують конкурентоздатність продукції, полегшують виплату податків та стають одним з прогресивних методів матеріально-технічного забезпечення виробництва. Саме на даному механізмі фінансування оновлення рухомого складу акцентують свою увагу менеджери Укрзалізниці, підкреслюючи, що фінансові умови лізингу є більш стабільними, ніж умови кредитних договорів: протягом всього строку дії договору відсоткові ставки залишаються незмінними, на відміну від кредитного договору, де відсоткові ставки за кредит періодично змінюються, залежно від кон'юнктури ринку банківських послуг [9].

Досвід ефективного використання лізингу іноземними країнами, зокрема, залізничними компаніями свідчить про те, що частка лізингу у загальному обсязі інвестицій економічно розвинутих країн складає 25-30%, і його застосування сприяє піднесенню економіки держав, які використовують цю форму фінансування оновлювальних процесів в умовах обмеженості фінансових ресурсів та пільгового оподаткування лізингових угод.

Механізм фінансового лізингу, на відміну від кредитування, не вимагає додаткового забезпечення (гарантій, застави майна тощо) з боку Укрзалізниці. Так у вересні 2013 р. Донецька, Львівська та Одеська залізниці за результатами проведеної процедури держзакупівель підписали договори на постачання 350 локомотивів. Договори з лізингодавцем на придбання локомотивів укладені строком на 7 років з виплатою 9,5% річних (12-13% у конкурентних посередників). Можна стверджувати, що Укрзалізниця уклала досить вигідну угоду, крім цього, більшу частину локомотивів мав виробити «Лугансктепловоз», що мало б позитивний ефект для залізничної галузі. Наразі невідомо чи виконується даний контракт (із-за складної ситуації в регіоні), але

це показує на готовність та можливість залізничної галузі України ефективно впливати на відновлення своїх основних засобів.

В кінці 2014 року Ощадбанк придбав облігації нової емісії, випущені залізницями України, на суму 1 мільярд гривень, а вже на початку 2015 року було укладено договір на залучення кредитної програми під егідою уряду Китаю, через «Ексімбанк» і основних виробників, що полягає в наданні довгострокового кредиту в розмірі 3 млрд. доларів США під 4% річних на умовах 50% товарної поставки машинокомплектів та 50% фінансування [11].

Для виконання таких замовлень планується долучити Крюківський вагонобудівний завод, Луганськтепловоз (при умовах вирішення наявних з ним проблем), а також укладення договорів із чеською компанією Skoda з розташування виробництва в Україні та з тими компаніями, котрі підуть на умови Укрзалізниці.

Отже, за проведеним дослідженням можна зробити висновок, що залучення інфраструктурних кредитів, застосування лізингових технологій в умовах браку власних коштів, обмеженості банківських послуг на ринку України, відсутності бюджетного фінансування інвестиційної діяльності має допомогти підприємствам Укрзалізниці здійснити ефективне оновлення виробничих засобів. Це дасть їм змогу надавати високоякісні послуги своїм споживачам, бути конкурентоспроможними у ринковому середовищі й сприяти гармонійному розвитку економіки України в цілому.

Висновки та пропозиції. Резюмуючи викладене, варто зазначити, що основні засоби залізничної галузі знаходяться в критичному стані, а способи і методи, що використовуються залізницями для зупинення критичного їх зносу є недовгими. Великий ступінь фізичного і морального зносу, терміни амортизації, що закінчилися є головними причинами неефективності самофінансування, наслідком чого є те, що залізничний транспорт потребує значних позикових та залучених ресурсів.

З вищевикладеного можна зробити висновок, що фінансове забезпечення відтворення основних засобів суб'єктів реального сектору економіки, у тому числі підприємств залізничного транспорту являє собою комплекс заходів, спрямованих на формування, розподіл і використання фінансових ресурсів для забезпечення процесу відтворення основних засобів з метою збільшення ефективності їх використання та створення конкурентоспроможності продукту і послуг. Перспективними напрямками удосконалення технічної політики щодо оновлення рухомого складу є забезпечення тісної співпраці з виробниками, використання різних форм фінансування, а також формування раціональної структури парку рухомого складу, що дозволить у відсутність необхідного об'єму інвестицій забезпечити потреби в основних засобах залізничного транспорту і прийнятний рівень його конкурентоспроможності, що безпосередньо потребує подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел

1. **Макаренко, М. В.** Основи управління фінансами залізничного транспорту / М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, Н. І. Богомолова та ін.— К.: ДЕТУТ, 2012.— 340с.
2. **Чебанова, Н. В.** Джерело покриття амортизаційних необоротних активів підприємств залізничної галузі / Н. В. Чебанова.— [Електронний ресурс].— Режим доступу: www.kpi.kharkov.ua/.../8_Chebanova.pdf
3. **Демченко, М. А.** Фінансовий механізм ефективного відновлення основних фондів колійного господарства / М. А. Демченко / Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління».— Вип. 14.— ДЕТУТ, 2012.— 340с.
4. **Дикань, В. Л.** Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / В. Л. Дикань, Н. В. Чебанова.— Вісник економіки транспорту і промисловості № 25, 2009, с. 111
5. **Цветов, Ю. М.** Залізничний транспорт України на порозі реформування: підручник / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, А. Д. Лашко та ін.— К.: ДЕТУТ, 2008.— 189 с.
6. **Сич, Є. М.** Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту: підручник / Є. М. Сич, В. П. Ільчук.— К.: Логос, 2007.— 256 с.
7. **Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. Кредитні рейтинги** / [Електронний ресурс]: uz.gov.ua.— [Режим доступу]: http://www.uz.gov.ua/about/investors/credit_ratings/
8. **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.

9. **Ткаченко, С. Є.** Організація лізингових угод у системі Укрзалізниці / *Залізничний транспорт України*.— 2010.— № 6.— С. 57–606.— С. 57–60.

10. **Погобалова, О.** Фактори впливу та принципи інвестиційного забезпечення залізничного транспорту / *О. Погобалова / Луганськ*.— 2014.

11. **Офіційний веб-сайт Укрзалізниці.** Кредитування галузі / [Електронний ресурс]: *uz.gov.ua*.— [Режим доступу]:

http://www.uz.gov.ua/press_center

12. **Економіка залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку** / Г. Д. Ейтутіс, О. М. Кривопішин, І. П. Федорко, В. М. Осовик, М. С. Семенюк; за ред. Г. Д. Ейтутіса, О. М. Кривопішина.— Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2014.— 292 с.

Гурнак В. М., Савіцька Г. П., Лікаренко Я. Я. ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОСПРОИЗВОДСТВА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. *Необходимым условием роста экономического потенциала и выхода Украины из экономического кризиса является эффективное функционирование транспортной системы. Ее основу составляют железные дороги, обеспечивающие единство основных звеньев народнохозяйственного комплекса. Основной капитал предприятий железнодорожного транспорта имеет очень высокий уровень физической и моральной изношенности. Объемы и доступность традиционных источников финансирования воспроизводственных процессов в отрасли, к которым относятся собственные средства, бюджетное финансирование, банковские кредиты, не удовлетворяют инвестиционные потребности железных дорог в осуществлении обновления основных средств. Важной составляющей процесса воспроизводства основных средств является их финансовое обеспечение в разрезе определенной совокупности финансовых ресурсов.*

Gurnak V., Savitska G., Likarenko Y. FINANCIAL SUPPORT OF THE RAILWAY TRANSPORT FIXED ASSETS REPRODUCTION. *The effective functioning of the transport system is a necessary condition for the growth of the economic potential of Ukraine and the way out from the economic crisis. The railroads are basis of the transport system which provides unity of the main parts of national economy. The main capital of rail transport has a very high physical and moral deterioration. The amount and availability of traditional sources of funding reproduction processes in the industry (which include their own expense, financing, bank loans etc.) do not meet the investment needs of railways in the implementation of fixed assets. The financial support of the financial resources' specific set is an important part of the fixed assets reproduction. This article explores the theoretical and practical bases and proposed directions for improvement of financial provision fixed assets reproduction in railway undertakings. The basic forms of financial sources and ensure the reproduction of fixed assets of the company have been reviewed.*