УДК 658.152:656.2

І. М. ЛОМТЄВА, М. П. СНАЧОВ, М. Ф. СТРЮКОВАТСЬКА (ДНУЗТ)

ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ ПОЛІПШЕННЯ СТАНУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

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

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

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

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

The article discusses some ways to finance renovation and modernization programs, plant and equipment of railways of Ukraine in terms of railway transport reform.

Keywords: updating of the basic means, modernization, the program, financing, reforming

Вступ

Залізничний транспорт як одна з найважливіших галузей для України відіграє важливу роль як у внутрішньому житті, так і у зовнішньоекономічній діяльності країни. Але внаслідок неефективного управління транспортною галуззю існує загроза зупинки виробничих галузей економіки і як наслідок спаду економічних показників держави, що призведе до погіршення стану всієї економіки і транспортної системи зокрема. Тому в Україні питання реформування залізничного транспорту досі залишається не вирішеним і актуальним.

Основним завданням залізниці є забезпечення попиту виробників і населення на перевезення, при цьому повинні зберігатися високий рівень безпеки і якість вантажних та пасажирських перевезень. Саме тому, вивчаючи основні проблеми залізничного транспорту, неможливо не згадати про неймовірну зношеність основних фондів залізниць України, в першу чергу – рухомого складу.

Постановка завдання

Питання реформування залізниць України, в тому числі і в державне акціонерне товариство, розглядається не перший рік, але фактичних кроків у цьому напрямку держава так і не зробила, тим самим гальмуючи не тільки розвиток транспорту як окремої галузі, а й економічний розвиток країни загалом. Основною проблемою на даний момент є відсутність достатньої кількості фінансування для здійснення реформування. Програму реформування переглядали вже декілька разів, але жодна з них не реалізована. Останньою і чинною на сьогодні є нова програма реформування галузі, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки» [1]. У цьому документі передбачено реформування залізничного транспорту шляхом удосконалення законодавчої бази, розмежування господарських функцій і функцій державного управління, створення сприятливих умов для залучення інвестицій тощо.

За оцінкою Міністерства транспорту та зв’язку України загальний знос виробничих основних засобів залізниць склав 80 %, а безпосередньо рухомий склад амортизовано більш ніж на 90 %. Внаслідок цього забезпечення попиту на перевезення, гарантування безпеки перевезень та ефективне використання ресурсів є складним для виконання завданням. Одним з основних завдань залізниці на сьогодні є суттєве оновлення рухомого складу.

Відповідно до європланів України у частині залізничного транспорту передбачається реалізація галузевої програми «Український вагон», за якою впродовж п’яти наступних років залізниці необхідно придбати 25 тис. вагонів та створити компанію-оператора вантажних вагонів «Укрвагон». Фактично реалізація даної програми передбачає створення нового оператора рухомого складу, що потребує значних сум фінансування [2].

© Ломтєва І. М., Сначов М. П., Стрюковатська М. Ф., 2011.

З кожним роком актуальність питань фінансування програм оновлення та модернізації основних засобів залізничного транспорту збільшується. Але пошук ефективних джерел фінансування залишається однією з основних проблем залізничного транспорту на сьогодні. Тому доцільно розглянути деякі з основних джерел фінансування поліпшення стану основних засобів на залізниці, обґрунтувати необхідність їх використання.

Результати

З точки зору потреби в значних сумах фінансування невирішеною є проблема електрифікації залізничних колій. Близько 70 % колій залишаються не електрифікованими. На думку міжнародних експертів, оптимальною для країн з розвинутою залізничною інфраструктурою є електрифікація 50-60 % загальної довжини залізничних мереж країни з виконанням ними 90 % загального обсягу перевезень [4].

В умовах зростаючих цін на нафтопродукти та зовнішньоекономічної залежності України від постачальників нафтопродуктів електрифікація залізниць набуває особливої актуальності для загального підвищення економічної ефективності залізничного транспорту, зменшення його негативного впливу на навколишнє природне середовище, забезпечення високих соціальних стандартів транспортних послуг.

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт», залізничний транспорт належить повністю до сфери державного регулювання і перебуває в державній власності. Він функціонує як державна монополія. Тим часом природною монополією є лише залізничні колії та інша інфраструктура, а рухомий склад штучно вважається монополією. Правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності залізничного транспорту визначені Законом України «Про природні монополії». Це, з одного боку, забезпечує стабільні обсяги перевезень навіть в кризових умовах, а з іншого – створює загрози для його розвитку. Укрзалізниця здебільшого поєднує функції державного органу управління і господарюючого суб'єкта, але з правової точки зору не є суб'єктом господарювання. Це негативно позначається на рівні конкурентоспроможності залізниць, оскільки держава, і це очевидно, не в змозі забезпечити достатні обсяги фінансування, а обтяжливість соціальними питаннями робить залізничний транспорт неконкурентним стосовно аналогічних залізничних систем інших країн.

Напруженість використання інфраструктури (кількість потягів, що проходять окремою ділянкою за певний період часу) має дуже неоднорідний характер. Так, майже 90 % всіх обсягів перевезень залізничним транспортом здійснюється на 45 % від всієї експлуатаційної довжини залізничної інфраструктури. Решта інфраструктури майже не використовується чи використовується настільки рідко, що не покриває витрат на своє утримання. Все це призводить до необхідності оптимізації залізничної інфраструктури та закриття чи зміни призначення залізничної мережі. Варто розглянути й доцільність передачі цих об’єктів для використання приватними компаніями.

Для вирішення проблем оновлення основних засобів залізниць необхідне значне фінансування, яке може бути надане за такими базовими варіантами:

1. За рахунок власних коштів з внутрішніх джерел фінансування (переважно прибуток самої залізниці і амортизаційні відрахування).

2. За рахунок власних коштів із зовнішніх джерел фінансування (бюджетне фінансування, а під час реформування залізниці в акціонерне підприємство – фінансування за рахунок додаткової емісії акцій).

3. За рахунок залучених коштів (кредитні програми фінансування проектів тощо).

4. Змішане фінансування (поєднання наведених вище джерел фінансування).

В умовах реформування залізничного транспорту фінансування шляхом випуску додаткових акцій пов’язане з деякими труднощами через неузгодженість даного типу фінансування і наявної організаційно-правової форми господарювання Укрзалізниці.

Власних коштів для фінансування хоча б частини програми оновлення складу основних засобів недостатньо. По-перше, враховуючи кризовий період в країні, зупинка діяльності основних галузей призвела до різкого спаду у обсягах вантажних перевезень, що звело нанівець і так незначні прибутки, а по-друге, обсяг амортизаційного фонду не в змозі перекрити потреби, які за стільки років склалися у залізничній галузі. Тож використовувати це джерело фінансування можливо як додаткове, але не основне, через брак його обсягів.

Одним з шляхів збільшення розміру амортизаційних відрахувань залізниці є індексація вартості основних засобів до справедливої вартості їх на ринку. Але

проведення індексації основних засобів залізниць при державній формі власності обмежено вимогами держави до формування оподаткованого прибутку залізниці в податковому обліку, принцип формування якого принципово не змінився із введенням в дію Податкового кодексу України.

Таким чином, як основний залишається третій або четвертий вид фінансування. При цьому, чим дорожчий проект капітальних інвестицій, тим більше розмір амортизаційних відрахувань, але потрібні значні суми фінансування, тому варіант фінансової оренди є найбільш доцільним. Основним недоліком фінансової оренди є більш висока, ніж у банківського кредиту, ціна капіталу, але для отримання банківського кредиту, як правило, потрібна застава.

Приймаючи рішення щодо вибору виду фінансування, необхідно взяти до уваги такі основні аспекти: можливості залізниці щодо обслуговування програми фінансування, вартість грошей у часі з урахуванням середньозваженої вартості капіталу підприємства та якісні фактори, які впливають на прийняття рішення.

Можлива послідовність прийняття управлінського рішення щодо виду фінансування основних засобів залізниці наведена на рис 1.

де z_i – оцінка значущості i-го параметра (вага і-го параметра);

m_i – розрахункова величина i-го параметра (значення);

k – кількість параметрів, що прийняті до оцінки ефективності.

Критерієм остаточного відбору є максимальне значення даного показника [5].

Оцінювання чистих вхідних грошових потоків у процесі аналізу та відбору реальних інвестиційних проектів передбачає врахування податкової компоненти. Актуальність цього питання надає новий підхід до нарахування податкової амортизації у зв'язку з набуттям чинності Податковим кодексом України.

Як сукупний показник ефективності фінансування (ЕФ) основних засобів може бути використаний середньозважений показник значень, які розглядаються за кожним варіантом фінансування:

$$ЕФ_{\text{відн.}} = \sum_{i=1}^{k} z_i \cdot m_i, \qquad (1)$$

Традиційно методика аналізу інвестиційних проектів з урахуванням вартості грошей у часі базується на порівняльному аналізі чистих вхідних і вихідних грошових потоків, причому як дисконтовані річні чисті вхідні грошові потоки використовуються оцінні вхідні грошові потоки після сплати податку на прибуток, що визначаються експертними або іншими методами.

Рис. 1. Послідовність прийняття управлінського рішення щодо вибору інструменту фінансування основних засобів

Проте ця методика не враховує податкових особливостей облікової політики конкретного підприємства, тобто не враховує обраних підприємством методів нарахування податкової амортизації, суми якої визначають величину податкової компоненти в загальних сумах річних чистих вхідних грошових потоків від реалізації інвестиційного проекту.

Виходячи із загальноприйнятих традиційних методів аналізу реальних інвестиційних проектів, що враховують вартість грошей в часі для обліку особливостей нарахування податкової амортизації і пов'язаною з цим податкової

компоненти пропонується така послідовність аналізу інвестиційного проекту :

а) оцінка річних чистих вхідних грошових потоків від реалізації конкретного інвестиційного проекту економічними, експертними або аналоговими методами;

б) розрахунок щорічних сум податкової амортизації з урахуванням особливостей вибраного підприємством методу амортизації конкретного об'єкта в податковому обліку;

в) виключення сум податкової амортизації конкретного об'єкта із сум річних чистих вхідних грошових потоків і визначення сум операційного прибутку на кожному інтервалі дисконтування;

г) розрахунок сум податку на прибуток на кожному інтервалі дисконтування;

д) зменшення початкових чистих вхідних грошових потоків на кожному інтервалі дисконтування на відповідні суми податку на прибуток шляхом застосування до них чинного на даний момент податкового коректора;

е) додавання визначених раніше сум податкової амортизації до очищених від податку на прибуток сум чистих вхідних грошових потоків на кожному інтервалі дисконтування для формування річних чистих грошових потоків;

ж) дисконтування отриманих річних чистих вхідних грошових потоків для визначення приведеного (дисконтованого) чистого вхідного грошового потоку;

з) оцінка поточної вартості чистих інвестицій підприємства в оцінюваний проект. Наприклад, якщо інвестиції здійснюються кілька разів упродовж терміну служби інвестиційного проекту, то всі вкладення необхідно дисконтувати для визначення поточної вартості чистих інвестицій на момент прийняття проекту;

и) визначення чистої поточної вартості інвестиційного проекту (різниця між дисконтованими сумами чистих вхідних грошових потоків і приведеними чистими інвестиціями) або розрахунок внутрішньої норми прибутковості інвестиційного проекту за умови рівності нулю його чистої поточної вартості;

к) остаточний вибір або відхилення індивідуального інвестиційного проекту на основі прийнятого методу (методів) його оцінки.

Слід мати на увазі що вказана послідовність оцінки проекту капітальних інвестицій не враховує його переваг і недоліків відносно інших аналогічних індивідуальних інвестиційних проектів і не дозволяє однозначно віддати перевагу конкретному проекту. Вибір найбільш ефективного проекту капітальних інвестицій з декількох проектів в межах обмежених сум фінансування проектів припускає порівняльну оцінку декількох варіантів проектів шляхом проведення раціонування капіталу або використання додатково інших методів оцінки проектів капітальних інвестицій.

Наведена методика аналізу інвестиційного проекту цікава тим, що допускає можливість певного маневру сумами амортизаційних відрахувань, тобто і сумами чистих грошових потоків, за рахунок вибору методу нарахування амортизації з податковою метою.

Отже, серед багатьох можливостей фінансування програми оновлення та поліпшення основних засобів залишається обрати найбільш привабливі, із врахуванням сучасного становища українських залізниць – як технічного, так і економічного.

З точки зору фінансування основних засобів залізничного транспорту достатньо капіталомісткою є електрифікація залізниць, яка почалась в Україні ще в 1994 році згідно з Державною програмою електрифікації залізниць та продовжується зараз. Перехід на електричну тягу має ряд переваг, серед яких більша пропускна та провізна спроможність, підвищення швидкості руху та зниження собівартості перевезень на 10-15 %, що в умовах постійного здороження паливно-мастильних матеріалів, які використовуються для тепловозної тяги, є досить вагомою перевагою. Але існує і ряд недоліків, які загалом пов’язані з будівництвом тягових підстанцій, спорудженням та монтажем контактної мережі тощо і виконанням ряду робіт для підвищення ефективності застосування цього виду тяги, що вимагає значного додаткового фінансування. Всі ці заходи можуть потребувати значних капітальних вкладень, які можуть перевищити витрати на будівництво тепловозної мережі. Отже, першочерговим завданням для Укрзалізниці при переході на електрифіковану тягу є забезпечення більшої вантажонапруженості для швидшої окупності даних капіталовкладень. До того ж існуюча інфраструктура залізниці використовувалась для обсягів перевезень, які більш як в три рази перевищують діючі обсяги перевезень. Тому головний шлях підвищення ефективності діяльності залізниці – збільшення обсягів перевезень але, не вимагаючи суттєвого збільшення одиниць рухомого складу.

Сучасний процес глобалізації та вигідне геополітичне положення України дає можливість збільшити розміри транзитних перевезень територією нашої країни. При цьому електрифікація залізниць є необхідним кроком до

підвищення якості та швидкості залізничних перевезень, а також безпеки руху на залізничному транспорті, що є вагомим фактором, особливо для пасажирських перевезень. Використання транзитних коридорів Європа-Азія, які проходять через Україну, збільшить показник вантажонапруженості залізниць, вхідні фінансові потоки, і як наслідок, пришвидшить окупність програми електрифікації залізниць [6].

Ще одним з напрямів діяльності залізниці, який вимагає значного фінансування, є капітальний ремонт основних засобів.

Визначення фізичних обсягів капітального ремонту може базуватися на застосуванні індивідуальних або агрегованих показників, які враховують не лише виконану роботу, а й фактор часу, оскільки на залізничному транспорті основні засоби мають достатньо тривалий термін їх корисного використання. Саме тому крім фізичних обсягів ремонту необхідно визначати потрібні обсяги фінансових ресурсів.

Розмір фінансових ресурсів встановлюється залежно від тривалості міжремонтного циклу. Для короткострокових періодів доцільно використовувати встановлені на відповідні види технічних засобів ціни на капітальний ремонт. Але в умовах переходу до ринкових відносин врахування лише ринкового механізму ціноутворення недоцільно. Потрібно формування цінової політики з боку залізниці.

Для довгострокових періодів можна використовувати показники, що характеризують затрати на капітальний ремонт у вигляді норми до відновлювальної вартості основних засобів.

Зараз нормативна база з проведення капітального ремонту спрощена, тому можливі помилки у визначенні вартості його проведення, тобто й у сумах фінансування. Тож однією з обов'язкових вимог до фінансування капітального ремонту є оцінка його економічної ефективності.

Висновки

В умовах реформування залізничного транспорту першочерговим завданням є оновлення основних засобів залізниць, які сьогодні перебувають у критичному стані.

Основними напрямами реформування залізничного транспорту в частині основних засобів, що вимагають значних сум фінансування, є оновлення і модернізація рухомого складу та колійного господарства, проведення капітальних ремонтів основних засобів, а також електрифікація залізниць.

Оновлення рухомого складу залізниць за рахунок коштів державного бюджету, через обмежені можливості останнього, практично не виконується. Прибутковість вітчизняних залізниць досить низька, тому, враховуючи перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, істотно ускладнено забезпечення їх розвитку тільки за рахунок власних коштів з внутрішніх джерел. Тому в сучасних умовах господарювання залізничного транспорту для оновлення основних засобів залізниць доцільно використовувати змішане фінансування, а саме: фінансування розвитку залізниць за рахунок власних коштів із зовнішніх джерел під час їх корпоратизації та перетворення в акціонерні товариства, а також за рахунок часткового використання залученого капіталу, в першу чергу фінансового лізингу тощо.

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

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки [Текст]: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 // Офіційний вісник України. - № 101.

2. Андрощук, С. Європлани Українських залізниць [Текст] / С. Андрощук // Магістраль. – 2011. - № 102.

3. Коновалов, Д. Новое слово в железнодорожном туризме [Текст] / Д. Коновалов // Магістраль. – 2011 - № 4.

4. Сирийчик, Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Текст] / Т. Сирийчик, А. Фургальські та ін. // За ред. Марціна Свєнціцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

5. Левкович, О. О. Сопоставление эффективности лизинга с другими инструментами финансирования [Електрон. ресурс]. – Режим доступу http://www.infobank.by/589/Default.aspx

6. Полішко, Т. В. Світовий досвід і особливості електрифікації залізниць в Україні [Електрон. ресурс]. – Режим доступу http://www.nbuv.gov.ua /portal/Natral/Vdnuzht/2009_28/Papers28/Economics/ Polishko_28.pdf

Надійшла до редколегії 23.02.2011.
Прийнята до друку 28.03.2011.