

УДК 656.2:005.936.41

В. В. КАССІР<sup>1\*</sup>, А. А. НЕЧАЙ<sup>1</sup><sup>1</sup>Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38(067) 634 78 90

## ФІНАНСОВИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

**Мета.** У статті розглянуто проблеми реформування залізничного транспорту, нераціональність тарифоутворення, неефективність деяких видів діяльності та низька якість послуг. **Методика.** Розглядаються основні елементи, науково обґрунтована фінансова політика сталого розвитку залізниць та ефективного фінансового механізму її реалізації. **Результати.** Запропоновано класифікувати грошові відносини, що виникають у процесі функціонування залізничного транспорту, за економічним змістом, відтворювальною структурою та видами діяльності; виділити спеціальні механізми тарифоформування, інвестиційний механізм; впроваджувати політику мінімізації рівня податкового навантаження. **Наукова новизна.** Визначено шляхи розробки сучасної теорії фінансів залізничної галузі, стратегії, тактики та механізмів фінансового забезпечення податкового реформування транспорту. Враховано вимоги законодавства України, досвід реформування залізничного транспорту за кордоном. **Практична значимість.** Запропоновано розмежувати державні й господарські функції, розподілити монопольні та конкурентні види діяльності, що дасть можливість зняти перешкоди для розвитку конкурентного ринку залізничних перевезень.

*Ключові слова:* фінансовий механізм, фінансова політика, фінансові ресурси, управління розвитком.

### Вступ

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні й зовнішні транспортно-економічні зв'язки. Його стабільне та ефективне функціонування є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки й цілісності країни, поліпшення умов та рівня життя населення.

Зараз залізниці працюють рентабельно і в основному забезпечують потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях. Однак стан їх виробничо-технічної бази й технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим вимогам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг і вже найближчим часом можуть стати гальмом подальшого соціально-економічного розвитку країни.

### Постановка задачі

Залізничний транспорт України гостро потребує подальшого структурного й фінансового реформування та збільшення на цій основі об-

сягу та якості залізничних послуг. Це пов'язано з тим, що в наш час залишається невирішеним ціла низка проблем. По-перше, Україна суттєво відстає від розвинутих країн у швидкості доставки вантажів та пасажирів, у рівні розвитку цих послуг та конкуренції. Звідси нераціональне тарифоутворення, неефективність деяких видів діяльності та низька якість послуг. По-друге, значний знос рухомого складу. До того ж технологічний рівень рухомого складу та комплектуючих до нього суттєво відстає від зарубіжних аналогів, а багато видів рухомого складу взагалі не виготовляються в країні. По-третє, не знижується збитковість пасажирських перевезень. У тарифах не враховується в достатньому обсязі інвестиційна складова, що гальмує технічний і технологічний розвиток основної діяльності. Не до кінця подолана практика перехресного фінансування пасажирських перевезень, тобто покриття збитків за рахунок прибутків від вантажних перевезень та бюджетних асигнувань. По-четверте, в останні роки знижуються показники ліквідності та високими темпами зростає кредитний борг.

Різні аспекти організації фінансів та управління ними розглядалися В. М. Опарніним,

А. М. Поддєрьогіним, О. О. Терещенко та ін. [1–3].

Метою статті є розгляд за основними елементами науково обґрунтованої фінансової політики сталого розвитку залізничного транспорту та ефективного фінансового механізму її реалізації шляхом розробки сучасної теорії фінансів галузі, стратегії, тактики та механізмів фінансового забезпечення подальшого реформування залізничного транспорту України.

### Результати

У ході реструктуризації залізничної галузі достатньою мірою не враховано фінансовий аспект, а значна кількість важливих проблем фінансового забезпечення її реалізації залишилися зовсім не вирішеними. Питання теорії та організації фінансів залізничного транспорту, складу та структури фінансових ресурсів, доходів та витрат галузі, фінансових потоків потребують переосмислення [6]. Мало розробленою залишається проблема фінансової політики та фінансового забезпечення реформування залізничного транспорту, у тому числі в галузі тарифоутворення в різних сегментах ринку залізничних послуг, в управлінні фінансовими потоками на основі бюджетування, державного фінансового регулювання залізничного комплексу в цілому. Це підтверджує гостру необхідність у продовженні наукових досліджень за цією проблемою.

Залізничні послуги включають такі групи та види послуг (робіт):

- залізничні транспортні послуги: послуги із перевезення вантажів та пасажирів;
- інші залізничні послуги: послуги з утримання та експлуатації діючої залізничної інфраструктури та роботи з будівництва нових об'єктів, послуги з надання локомотивної тяги та передачу в оренду рухомого складу, науково-дослідні роботи, роботи з ремонту рухомого складу, інші роботи та послуги, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів.

Фінансам залізничного транспорту притаманні як спільні з фінансами підприємств, так і специфічні риси [1]. Сутність фінансів залізничного транспорту можна визначити як сукупність грошових відносин, які виникають у процесі фінансового забезпечення діяльності підприємств з надання залізничних послуг юридичним та фізичним особам, а також іншої

фінансово-господарської діяльності підприємств галузі. Матеріальний зміст цих відносин складають процеси формування та використання фінансових ресурсів та доходів підприємств, які надають залізничні послуги [9]. Внаслідок існування різноманітних грошових відносин, які виникають у процесі функціонування залізничного транспорту, ці грошові відносини необхідно класифікувати таким чином: за економічним змістом, за відтворювальною структурою, за видами діяльності. Фінансові ресурси підприємств, у тому числі й Укрзалізниці, включають власні та залучені грошові кошти, які використовуються або можуть бути використані для фінансового забезпечення своєї поточної та інвестиційної діяльності, а також ліквідні інструменти фінансового ринку, які їм належать та призначені до використання як платіжні засоби та засоби збереження та накопичення [2]. У зв'язку з цим фінансові ресурси можна поділити на такі групи:

- капітал та резерви;
- власні доходи;
- позикові кошти.

Усі фінансові ресурси можна поділити на потенційні та реальні. До потенційних відносять капітал, резерви та ліквідні інструменти фінансового ринку; до реальних – доходи та позикові кошти. Рух грошових коштів, формування та використання на цій основі фінансових ресурсів підприємств залізничного транспорту складає зміст їх фінансових потоків, які є об'єктами фінансового менеджменту [3]. Фінансові потоки залізничного транспорту характеризуються такими особливостями, як висока залежність від економічного зростання країни в цілому, сезонність, перехресне фінансування пасажирських перевезень [10]. Ще однією теоретичною проблемою є дослідження змісту та особливостей фінансового механізму залізничного транспорту. Фінансовий механізм являє собою сукупність форм, методів та інструментів фінансового забезпечення процесу надання залізничних послуг та іншої діяльності, управління потоками фінансових ресурсів у процесі фінансового планування, виконання фінансових планів, фінансового регулювання та контролю. У складі фінансового механізму можна виділити спеціальні механізми тарифоформування, формування та використання доходу та прибутку, інвестиційний та інші механізми. Особливе місце у системі фінансового регулю-

вання займає податкове регулювання у формі мінімізації податків або їх оптимізація. Необхідно впроваджувати політику мінімізації податків, а також розробити алгоритм організації цього процесу, що базується на виборі найкращого варіанта податкових витрат за критерієм мінімізації рівня податкового навантаження при прийнятному рівні податкового ризику [7]. У випадку підвищення в майбутньому на Укрзалізниці податкового навантаження до рівня 30 % доцільно провадити політику та застосувати механізм оптимізації податкових платежів, пов'язаних з податковим бюджетуванням, орієнтованим на отримання та максимізацію податкового прибутку – різниці між податковими доходами (економії на податках) та податковими витратами (витратами, пов'язаними зі здійсненням процесу оптимізації). Низка проблем пов'язана з розробкою фінансових механізмів реалізації політики державного фінансового регулювання та фінансування інвестицій у розвиток залізничної галузі, а також фінансового забезпечення розвитку швидкісного пасажирського руху [8]. У рамках цієї проблеми значну увагу необхідно звернути на податкове та митне стимулювання залізничного транспорту за такими напрямками: звичайні пасажирські перевезення за напрямками, швидкісні пасажирські перевезення, вантажні перевезення, залізничне машинобудування за конкретними видами рухомого складу та комплектуючих до нього [4]. Основним шляхом реформування є побудова вертикально-інтегрованої системи управління галуззю.

При визначенні оптимального варіанта реформування залізничного транспорту враховано вимоги законодавства України, досвід реформування залізничного транспорту за кордоном і український досвід реформування суб'єктів природних монополій. Основними умовами для ефективного реформування залізничного транспорту є:

- збереження залізниць у державній власності;
- забезпечення функціонування й розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, що потребує високого рівня централізованого управління та можливості концентрації й розпорядження матеріальними та фінансовими ресурсами;
- послідовність здійснення реформ;

- адаптація до ринкових умов господарювання;

- підвищення ефективності діяльності та інвестиційної привабливості галузі;

- гармонізація принципів управління залізничним транспортом та організаційно-правової форми господарювання з європейським законодавством;

- стимулювання підприємницької ініціативи, посилення мотивації праці та соціальної захищеності залізничників.

Порівняльний аналіз організаційно-правових форм господарювання (асоціація, корпорація, концерн, державна акціонерна компанія, холдингова компанія тощо), передбачених чинним законодавством, дозволив зробити висновок, що найбільш прийнятною формою господарювання для залізничного транспорту є перехід до корпоративної моделі управління зі створенням на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України (далі Укрзалізниця), залізниць, підприємств і організацій галузі Державної акціонерної компанії «Українські залізниці», 100 % акцій якої належатимуть державі. Така модель управління забезпечує органічне поєднання централізованого управління галуззю з ринковими умовами господарювання та відповідає принципам, визначеним концепцією політики Кабінету Міністрів України щодо управління об'єктами державної власності, схваленою розпорядженням Уряду № 467-р від 5 жовтня 2001 р.

Головні напрямки реформування галузі передбачають:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;

- створення єдиного суб'єкта господарювання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших, підпорядкованих їй підприємств, організацій і установ;

- розподіл у системі залізничного транспорту природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентного секторів, формування умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі й розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності;

- формування структур управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення в конкурентному секторі;

- послідовне припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- удосконалення і надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів;

- збереження залізниць як важливої організаційно-технологічної ланки на залізничному транспорті;

- збереження у складі єдиного суб'єкта господарювання об'єктів соціальної сфери (медичних, навчальних та оздоровчих закладів тощо), які сприяють забезпеченню безпеки руху й охорони праці, формуванню кадрового потенціалу і відносин соціального партнерства;

- збереження цілісності структури управління інформаційними ресурсами, незалежності та об'єктивності подачі інформації [5].

Реформування передбачається здійснити протягом десяти років з виділенням трьох основних етапів:

- перший етап (2006-2008 роки);
- другий етап (2008-2010 роки);
- третій етап (2011-2015 роки).

### Висновки

Здійснення реформування галузі залізничного транспорту забезпечить її подальший розвиток та підвищить ефективність діяльності й системи управління галуззю. У результаті розмежування державних і господарських функцій, розподілу монопольних та конкурентних видів діяльності будуть зняті перешкоди для розвитку конкурентного ринку залізничних перевезень, на якому будуть працювати нові підприємства з вантажних і пасажирських перевезень різних форм власності та допоміжні підприємства залізничного транспорту. Структурна реформа відкриє нові можливості з формування додаткових власних джерел інвестицій за рахунок реструктуризації активів. Підви-

щиться інвестиційна привабливість національних залізниць для приватного та іноземного капіталу. У результаті виникне можливість прискорити техніко-технологічну модернізацію залізничного транспорту на рівні європейських і світових стандартів, що буде сприяти максимальній реалізації транзитного потенціалу України та прискоренню темпів євроінтеграції.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Опарін В. М. Фінанси / В. М. Опарін. – К. : КНЕУ, 2001. – 240 с.
2. Терещенко О. О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання / О. О. Терещенко. – К. : КНЕУ, 2002. – 399 с.
3. Фінанси підприємств : підручник / за ред. А. М. Поддєрьогіна. – К. : КНЕУ, 2004. – 536 с.
4. Фінансовий менеджмент: підручник / за ред. А. М. Поддєрьогіна. – К. : КНЕУ, 2008. – 536 с.
5. Дейнека О. Г. Інноваційно-інвестиційні підходи до розвитку галузі залізничного транспорту / О. Г. Дейнека // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 22. – С. 54–55.
6. Дикань В. Л. Роль інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємств у прискоренні інтеграції вітчизняної транспортної системи до загальноєвропейської / В. Л. Дикань, Л. Л. Калініченко // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 23. – С. 58–64.
7. Дейнека О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 25. – С. 63–65.
8. Закон України «Про інвестиційну діяльність» N 1561-XII від 18.09.91.
9. Транспортный комплекс Украины: Экономика, организация, развитие : сб. науч. тр. / под ред. Цветова Ю. М. – К. : ИКТП – Центр, 2010. – 198 с.
10. Пашенко Ю. Є. Перспективи розвитку транспортного комплексу / Ю. Є. Пашенко, А. М. Давиденко, Л. Г. Чернюк. – К. : Либідь, 2009. – 40 с.

В. В. КАССИР<sup>1\*</sup>, А. А. НЕЧАЙ<sup>1</sup>

<sup>1\*</sup>Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38(067) 634 78 90

## ФИНАНСОВЫЙ МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

**Цель.** В статье рассмотрены проблемы реформирования железнодорожного транспорта, нерациональность тарифообразования, неэффективность некоторых видов деятельности и низкое качество услуг. **Методика.** Рассматриваются основные элементы, научно обоснованная финансовая политика устойчивого развития железных дорог, эффективного финансового механизма ее реализации. **Результаты.** Предложено классифицировать денежные отношения, возникающие в процессе функционирования железнодорожного транспорта, по экономическому содержанию, воспроизведенной структуре, видам деятельности, выделить специальные механизмы тарифоформирования, инвестиционный механизм, проводить политику минимизации уровня налоговой нагрузки. **Научная новизна.** Определены пути разработки современной теории финансов железнодорожной отрасли, стратегии, тактики и механизмов финансового обеспечения налогового реформирования транспорта. Учтены требования законодательства Украины, опыт реформирования железнодорожного транспорта за рубежом. **Практическая значимость.** Предложено разграничить государственные и хозяйственные функции, распределить монопольные и конкурентные виды деятельности, что позволит снять препятствия для развития конкурентного рынка железнодорожных перевозок.

*Ключевые слова:* финансовый механизм, финансовая политика, финансовые ресурсы, управление развитием.

V. V. KASSIR<sup>1\*</sup>, A. A. NECHAY<sup>1</sup>

<sup>1\*</sup>Dep. «Accounting, Auditing and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38(067) 634 78 90

## FINANCIAL MECHANISM OF RAILWAY UKRAINE

**Objective:** The article deals with problems of railway reform, tariff irrationality, inefficiency of some activities and poor quality services. **Methods:** review of the basic elements of science-based financial policy of sustainable development of railways and effective financial mechanism for its implementation. **Results:** suggested to classify monetary matters arising in the operation of railway transport on the economic content, reproductive structures, activities, identify specific mechanisms taryfoformuvannya, investment mechanism, a policy to minimize the tax burden. **Scientific novelty:** the ways of development of the modern theory of finance railway industry, strategies, tactics and tools of financial provision of the tax reform of transport. Take into account the requirements of the legislation of Ukraine, the experience of railway reform abroad. **Practical significance:** Proposed delineate government and economic functions, distribute monopoly and competitive activities that will remove obstacles to the development of competitive rail market.

*Keywords:* financial mechanism, financial policies, financial resources, management development.

Надійшла до редколегії 11.10.2013.

Рекомендована до друку к.е.н., доц. Приваловою Л. В. 09.12.2013.