УДК 658.14:656.2

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мельник Ю.В.

Тернопільський національний економічний університет

У статті розглянуто проблеми залізничної галузі, які потребують фінансування. Проаналізовано можливі джерела необхідних фінансових ресурсів. На снові проведеного дослідження зроблено ряд теоретичних узагальнень та подано пропозиції щодо вирішення проблеми нестачі фінансових ресурсів на залізничному транспорті України.

Ключові слова: залізничний транспорт, фінансові ресурси, інвестиції, джерела фінансування, проблеми фінансового забезпечення, інвестиційна привабливість, перспективи фінансування залізниць.

The problems rail industry that need funding, is considered in the article. Analyze possible sources of the necessary financial resources. In the study again made a number of theoretical generalizations, and submits proposals to address the problem of lack of financial resources of the railways of Ukraine.

Key words: railway transport, financial resources, investments, sourcing, problems of the financial providing, investment attractiveness, prospects of financing of railways.

Актуальність проблеми. Необхідною умовою подолання кризових явищ в економіці України є ефективне функціонування транспортної системи, основу якої становлять залізниці. Створюючи передумови економічного розвитку країни, залізничний транспорт забезпечує єдність основних ланок народногосподарського комплексу. Між тим, ефективному росту залізниць перешкоджають розрив тривалих народногосподарських зв’язків, переорієнтація транзитних потоків вантажів, різке зменшення обсягів виробництва, зубожіння населення і, як наслідок, різке зменшення обсягів пасажирських і вантажних перевезень. Це, в свою чергу, призвело до тяжкого економічного стану українських магістралей, викликаного відсутністю інвестиційних ресурсів для оновлення як рухомого

складу транспорту, так і підтримання на належному рівні його інфраструктури, а також до вимивання оборотних коштів залізниць.

Якщо в період економічного підйому залізничний транспорт порівнюють з кровоносною системою країни, то при рецесії він перетворюється на дзеркало загальноекономічної ситуації в державі [2].

На сьогодні стан значної частини рухомого складу, залізничних колій та терміналів не лише не відповідає європейським стандартам, а й загрожує технічній безпеці перевезень. Якщо розглядати пасажирські перевезення, то проблемою є відсутність належного рівня сервісу на залізничних вокзалах та в самих поїздах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги. Щодо вантажних перевезень, то тут проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, занепад гілок, що рідко використовуються. Вирішення цих проблем потребує значних капіталовкладень.

Фінансовий стан залізниць не дозволяє оновлювати парк вантажних вагонів. Придбання пасажирського рухомого складу, яке має здійснюватися за рахунок коштів державного бюджету, через обмежені можливості останнього, практично не відбувається. Приватні інвестори незацікавлені вкладати кошти в оновлення рухомого складу через великі фінансові ризики, значні терміни окупності та незначні очікувані дивіденди. Також, залучення недержавних інвестицій в сучасних умовах ускладнено неврегульованістю ряду правових та інших питань, недосконалістю організаційної структури залізничного транспорту та необхідністю надання іноземним інвесторам державних гарантій [1; 3].

Аналіз останніх наукових досліджень. Шляхи фінансування розвитку залізниць досліджують багато науковців і практиків, а саме: Бараш Ю. С., Колесникова Н. М., Лоза С. П., Макаренко М. В., Цвєтов Ю. М. та інші. Вивчення публікацій на дану тематику дозволило виділити основні проблеми на залізничному транспорті України, які потребують негайного вирішення [1,4,6]:

- оновлення, модернізація, ремонт, реконструкція рухомого складу, інфраструктури, техніки та обладнання;
- компенсація залізницям за виконані соціально необхідні перевезення;
- відсутність бюджетного фінансування та встановлення державою дуже високих дивідендів на власність, що передана Укрзалізниці для використання;
- переоснащення підприємств;
- побудова нових залізничних сполучень відповідно до стратегії розвитку економіки України;
- організація швидкісного і високошвидкісного руху поїздів.

На сьогодні залишаються не вирішеними питання фінансування даних проблем.

Метою статті є з'ясування причин нестачі, напрямків інвестування, ефективного використання власних та залучення додаткових фінансових ресурсів на залізничному транспорті України.

Викладення основного матеріалу. Проблема оновлення та модернізації рухомого складу на сьогодні постає дуже гостро і вимагає швидкого вирішення. На планове оновлення вагонного і локомотивного парків пасажирського сектора необхідно декілька мільярдів гривень. Про критичний рівень зносу основних фондів залізничної галузі свідчать дані рис.1.

Щодо проблеми фінансової компенсації залізницям за виконані соціально необхідні перевезення, то варто зазначити, що практично всі напрямки пасажирських перевезень є збитковими. Виключенням є поїзди міжнародного сполучення. Збитковість приміських пасажирських перевезень за останні шість років зросла з 699 млн. грн. в 2003 році до більш ніж 1, 6 млрд. грн. в 2009 році. Компенсація збитків з державного та місцевих бюджетів практично не відбувається, хоча законодавством України це передбачено. Пасажирські

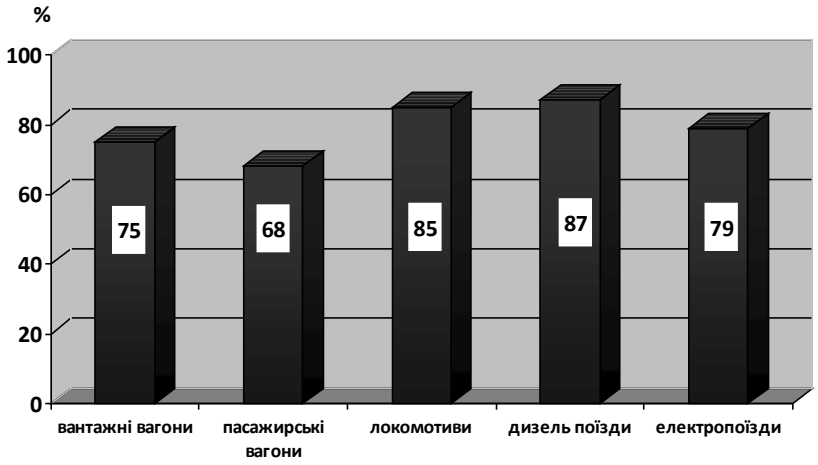

Рис. 1. Ступінь зносу рухомого складу залізничного транспорту України станом на 2009 рік, у % [3,7].

перевезення на сьогодні субсидуються за рахунок вантажних, при чому поточні тарифи на останні, на 17 % нижчі ніж в Російській Федерації і в 4,3 рази нижчі ніж в Білорусії. Вартість пасажирських квитків в Україні залишається самою низькою серед країн СНД та Європи. На додачу, держава визначила пільги на проїзд залізничним транспортом 25 категоріям громадян, а компенсує їх залізницям лише на 33 % [3].

В Україні поступово створюються умови для нарощування інвестиційних ресурсів, відновлення нормальної інвестиційної діяльності та розвитку ринкової економіки. Вирішення завдань залучення і раціонального розміщення капіталу не має сенсу без забезпечення його ефективного використання, яке передбачає чітке дотримання визначених напрямів фінансування інвестицій, що здійснюються на умовах раціональності, економічності та підвищеної відповідальності за результати капіталовкладення. У зв’язку з цим, однією з найбільш важливих сучасних наукових проблем є фінансування інвестиційних проектів.

Можливі джерела фінансування інвестиційних програм на залізничному транспорті є:

- фінансування за рахунок власних коштів (прибуток та амортизаційні відрахування);
- ресурси кредитних організацій;
- залучення іноземних інвестицій;
- державне фінансування.

Фінансування за рахунок власних коштів. Прибутковість роботи "Укрзалізниці" є низькою для забезпечення її розвитку за рахунок лише власних прибутків, до того ж останні суттєво зменшуються через перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Щодо такого джерела фінансування як амортизація, то вище було зазначено, що парк рухомого складу на сьогодні практично повністю амортизований. Порушення принципу простого відтворення основних фондів за рахунок амортизаційних відрахувань на реновацію стало основною причиною інвестиційного "голоду" в залізничній галузі. У ході інфляційних процесів допущено значне (більш ніж у 4 рази) відставання балансової вартості основних засобів від реальної їх вартості, що призвело до адекватного скорочення амортизаційних відрахувань та необґрунтованого підвищення прибутку від звичайної діяльності, який на 70–80 % відраховується до бюджету у вигляді податків [2].

Ресурси кредитних організацій. Існуюча практика оформлення кредитів банків показує, що отримання коштів здійснюється лише під заставу товарно-матеріальних цінностей та передачу майнових прав по перевезеннях. Величина цих кредитів недостатня для суттєвого розвитку залізниць, оскільки частина банківських кредитів використовується для вчасної виплати заробітної плати, поповнення оборотних засобів та рефінансування боргів.

Залучення іноземних інвестицій. Незадовільний фінансовий стан українських залізниць змушує керівництво залучати позикові ресурси для ведення господарської діяльності. Залучення інвестиційних ресурсів є об’єктивною реальністю для будь-якого виробника. Проблемність фінансування проектів за

рахунок цього джерела пояснюється непривабливістю інвестиційних проектів на залізничному транспорті. Більшість залізничних об'єктів споруджується для досягнення неекономічних цілей. Віддача від вкладених коштів може бути отримана не інвестором, а в інших сферах економіки. Залізничні інвестиційні проекти мають значно більший термін окупності інвестицій і менший рівень прибутковості порівняно з іншими видами економічної діяльності. Висока вартість і тривалі терміни реалізації проектів обумовлюють високий рівень інвестиційних ризиків. Та, незважаючи на вищезазначене, "Укрзалізниці" вдалось залучити протягом 2006 – 2008 р. р. майже 13 млрд. грн. короткострокових і довгострокових кредитів, а також кредити від іноземних банків на наступні суми [5]:

- 2004 рік - кредит від німецького банку "Deutsche Bank" на суму $700 млн.;
- травень 2007 року – 500 млн. грн. від банку "Райфайзен Банк";
- липень 2007 року – $550 млн. від британського банку "Barclays Capital Bank";
- 2008 рік – кредит швейцарського банку "Credit Suisse" на суму $250 млн.;
- листопад 2008 року - $125 млн. від ЄБРР;
- січень 2009 року - $62,5 млн. від ЄБРР.

Однак, залізницям так і не вдалось суттєво обновити рухомий склад і покращити інфраструктуру залізничних шляхів. Це пояснюється нераціональним використанням кредитних засобів, що вже призвело до того, що обслуговування поточних зобов'язань починає з'їдати левову частину прибутку державного монополіста.

<u>Державне фінансування.</u> Світовий досвід показує, що ефективна діяльність сталевих магістралей не можлива без державного субсидування. Держава несе відповідальність за розвиток транспортного сектора економіки шляхом фінансової підтримки основних напрямків його діяльності, проведення ефективної інвестиційної політики тощо. Законом України "Про залізничний транспорт" передбачено фінансування з Державного бюджету програм розвитку та оновлення

вантажного та пасажирського рухомого складу, проте за останні роки кошти залізницям практично не виділялись.

Таким чином, дослідивши джерела фінансування інвестиційних програм, які традиційно використовуються, розуміємо, що їх більш ніж недостатньо (див. рис. 2). Дані рисунку свідчать про актуальність пошуку інших додаткових, альтернативних та нових методів фінансування розвитку магістралей.

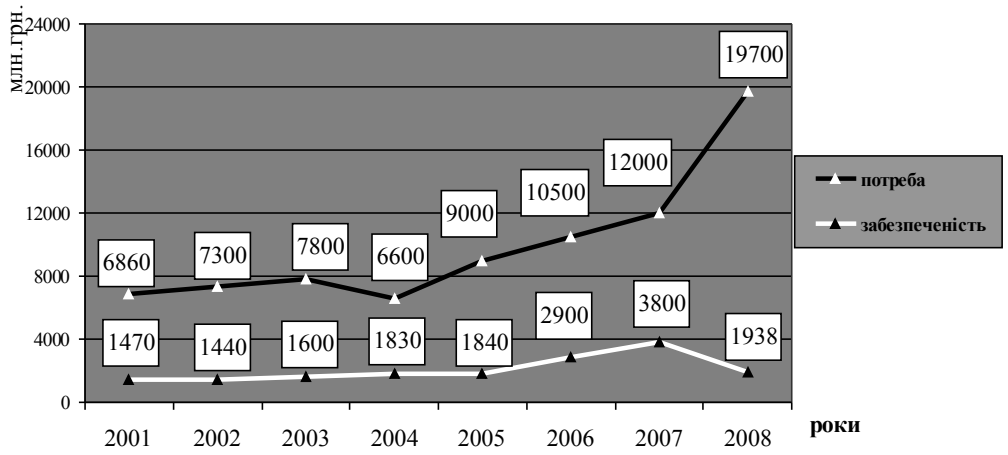

Рис. 2. Потреба та забезпеченість інвестиційними ресурсами на залізничному транспорті України, 2001 – 2008 р. р. (млн. грн.) [2,5].

Зараз частково відбувається покращення стану залізничного транспорту, оновлення основних засобів, а саме: ремонт колій, вокзалів, закупівля нових составів. Але поки, що все це йде в досить обмежених масштабах та торкається лише ключових напрямків. Для більш широкого оновлення потрібно знайти вільні

кошти. Це можуть бути іноземні чи вітчизняні інвестиції, або кошти вивільнені з структури самої залізниці.

Так, виглядає доцільним проведення ранжування колій та вокзалів за ступенем рентабельності та прийняття рішень про поступову ліквідацію нерентабельних шляхів. Це звільнить кошти, які йшли на підтримку цих напрямків руху у робочому стані. Залізниця підтримує низькі тарифи на перевезення пасажирів частково з соціальних міркувань, тому доцільним є надання їй певних податкових пільг. Можливим є укладання прибуткових контрактів з комерційними структурами щодо надання послуг.

Подальший розвиток транспортного комплексу пов'язаний із реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи.

Дефіцит фінансових ресурсів і гостра необхідність технічного переозброєння роблять актуальним завдання оптимізації структури капіталу і зниження фінансових ризиків, а також забезпечення інвестиційних потреб відповідними джерелами (власними і залученими), що визначається науково обґрунтованою фінансовою політикою. Формування механізму реалізації політики фінансування інвестиційних проектів полягає в розробці фінансової взаємодії зацікавлених сторін з врахуванням показників господарської діяльності залізниць і зацікавленості інвесторів.

Забезпечити на практиці перспективи розвитку та задовільний фінансовий стан залізничної галузі можливо лише за умови формування структури джерел фінансування, тобто такого механізму, який би оптимізував фінансовий ефект від використання в господарській діяльності власних, позикових та залучених ресурсів.

Зважаючи на конкретно взяті проблеми залізничного транспорту, нижче зазначені кроки які необхідно здійснити з метою налагодження ефективного

господарювання, а також методи організації діяльності, які б сприяли нарощенню фінансових ресурсів даної галузі.

Перш за все, необхідно провести реформування залізничного транспорту – розмежувати природно-монопольний сектор і конкурентний, створити умови для демонополізації окремих сфер діяльності галузі та розвитку конкуренції, що дозволить залучити додаткові кошти у вигляді плати за користування інфраструктурою приватними компаніями.

Щодо збиткових видів перевезень, то в даному випадку, вирішенням може стати проведення структурного та тарифного реформування галузі, основною ціллю, якого є підвищення ефективності її функціонування. Діючі на сьогодні тарифи не дають змоги компенсувати наявні збитки. Визначення оптимальних тарифів є дуже важливим, оскільки саме рівень залізничних тарифів виявляють значний вплив на рівень цін промислової продукції та послуг і рівень розвитку економіки. Завищення залізничних тарифів може призвести до значного росту цін на товари і послуги, зниження пересування населення, що виявляє негативний вплив на економічний та соціальний розвиток. З іншої сторони, значне зниження тарифів погіршує інвестиційні можливості залізничного транспорту, унеможливлює компенсацію збитків та оновлення рухомого складу. Тому, одним із основних завдань тарифної реформи являється встановлення науково обґрунтованих тарифів, які реально відображатимуть затрати залізниць і враховуватимуть потреби в перевезеннях різних видів вантажів і категорій пасажирів. Додатковими методами у забезпеченні останнього має стати державне регулювання тарифів у вигляді дотацій та інших форм державної підтримки нерентабельних перевезень. Проблему ж сезонних коливань попиту на перевезення частково можна вирішити шляхом реалізації гнучкого регулювання залізничних тарифів.

Зважаючи на брак коштів необхідних для оновлення основних виробничих фондів, через їх прогресуючий фізичний знос, моральне старіння, яке негативно

впливає на конкурентоспроможність залізниць та на їх безпеку, рівень тарифу повинен враховувати усі особливості функціонування даної галузі, а також забезпечувати одержання доходів від перевезень, які сприятимуть нормальному відтворювальному процесу.

Нестачу власних коштів на залізничному транспорті і недостатність обсягів його фінансування за рахунок державного бюджету можна також вирішити, застосувавши альтернативні форми фінансування необхідних інвестицій – оренду та лізинг.

Аналіз питання оренди залізничного рухомого складу в умовах ринкової економіки дозволяють стверджувати, що в умовах змінної кон'юнктури попиту на перевезення механізм оренди дає можливість перевізникам раціонально задовольняти свої потреби в рухомому складі, перекладаючи ризик інвестування в його придбанні на компанію-орендодавця.

За допомогою лізингу можна оновлювати значну кількість техніки, яка використовується "Укрзалізницею": тяговий рухомий склад, вантажні та пасажирські вагони, будівельно-монтажну техніку, виробниче обладнання для вагонних та локомотивних депо та ін. Однак, за допомогою лізингу неможливе будівництво нових доріг, електрифікація діючих залізниць, впровадження автоматизованих систем управління.

Основним недоліком лізингу є те, що ціна коштів, вкладених в лізинг майна, може перевищувати ціну кредиту, отриманого для придбання цього ж майна у власність.

Частковим вирішенням численних фінансових проблем залізниць може стати реалізація державно-приватного партнерства. Воно дозволить активізувати освоєння окремих джерел та напрямків інноваційного розвитку, диверсифікувати ризики інвесторів, знизити інфраструктурну складову у витратах по окремих проектах. При цьому варто розробити галузевий інвестиційний закон, який би конкретизував предмет державно-приватного партнерства стосовно до

залізничних проектів, а також ряд підзаконних актів, що встановлюють порядок бюджетного фінансування і механізми надання державної підтримки.

Залучення фінансових ресурсів потребує певних організаційних і економічних умов, для створення яких доцільно реалізувати наступні заходи:

– виділяти комерційні проекти в окрему групу для підготовки пропозицій інвесторам і залучення зовнішніх джерел фінансування;

– виділяти засоби на економічне обґрунтування по проектам, які передбачають залучення зовнішнього капіталу;

– обґрунтування необхідності реалізації проекту;

– для покращення ефективності використання фінансових ресурсів необхідне проведення експертизи техніко-економічних характеристик проектів;

– забезпечити повернення залучених фінансових ресурсів;

– забезпечити адресну мобілізацію зовнішніх джерел фінансування;

– забезпечити прозорість фінансових потоків і фінансової звітності;

– забезпечити підвищення показників ефективності фінансово-економічної діяльності.

Географічне положення України і наявність розвиненої мережі залізниць вимагають проведенню політики максимального залучення міжнародних транзитних вантажних і пасажирських перевезень через її територію з метою збільшення валютних надходжень і поліпшення економічного стану держави.

Це потребує проведення гнучкої тарифної політики, створення і збільшення резервів пропускної і провізної спроможностей діючих залізничних напрямків, визначення нових транспортних коридорів, які забезпечили б надійні зв’язки європейських, близькосхідних і африканських країн з Євразійським континентом.

Висновки. *Отже, важливими кроками на шляху до нарощування фінансових ресурсів залізничного транспорту є:*

- ✓ проведення тарифної реформи для забезпечення необхідної фінансової компенсації за надання збиткових послуг;
- ✓ розробка гнучких тарифів на перевезення;
- ✓ створення незалежних компаній власників рухомого складу;
- ✓ можливість додаткової мобілізації ресурсів галузі шляхом застосування таких комерційних методик господарювання, як лізинг та оренда основних засобів;
- ✓ реалізація капіталомістких проектів з великими термінами окупності, які мають державне значення, шляхом поєднання приватного капіталу і держави;
- ✓ забезпечення сприятливих організаційних та економічних умов для використання фінансових ресурсів;
- ✓ проведення політики максимального залучення міжнародних транзитних перевезень через територію України з метою збільшення валютних надходжень.

Узагальнюючи вище викладене, можна стверджувати, що залізничний транспорт України виступає однією з найбільш капіталомістких галузей, в якій інвестиційна діяльність – одна з пріоритетних. Раціональний розподіл обмежених фінансових ресурсів, які можна залучити як із внутрішніх, так і з зовнішніх джерел, досягається за допомогою оцінки економічної ефективності інвестицій. При цьому науково обґрунтована оцінка ефективності інвестиційного проекту повинна відповідати вимогам, що пред’являються до неї в умовах ринкової (чи перехідної) економіки, зокрема, – це врахування фактору часу з позицій альтернативних можливостей інвестування й врахування невизначеності і ризиків, зв'язаних із проектом.

Необхідною умовою успішного функціонування залізничної галузі України в майбутньому, є розробка такого фінансового механізму, за якого б забезпечувалась максимальна мобілізація власних фінансових ресурсів,

проводилась державна підтримка та компенсація пільгового перевезення. Оскільки внутрішні ресурси галузі не дозволяють кардинально вирішити проблему оновлення, модернізації основних засобів за рахунок власних джерел, в якості важливого аспекту слід виділити відпрацювання фінансових схем залучення зовнішнього капіталу в розвиток залізничних магістралей.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія. – 2-ге вид., переробл. і допов. - Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
2. Георгій Ейтутіс. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту // Економіст. – 2009. - №1. – С. 56 – 58.
3. Дані офіційного сайту Укрзалізниці // http://www.uz.gov.ua
4. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / Ю. М. Цвєтов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цвєтов, О. В. Левченко та ін.. – К.: ДЕТУТ, 2008. – 277 с.
5. Игорь Гошовский. На тупиковом пути / Инвестгазета. – 2009. – 27.04 – 03.05.2009. – С. 37 – 39.
6. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: Монографія. – К.:КУЕТТ, 2006. – 564 с.
7. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова: За ред. І. Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с.