

УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ ПРИ КАПІТАЛЬНОМУ РЕМОНТІ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ПРОЦЕСІ ЙОГО РЕФОРМУВАННЯ

В статті розглянуто деякі напрямки фінансування програм оновлення та модернізації шляхом капітального ремонту основних засобів залізниць України в умовах реформування залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, фінансові ресурси, основні засоби, капітальний ремонт

Вступ

Залізничний транспорт України є однією з важливих базових галузей національної економіки, забезпечує внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки держави, потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

В нашій країні поступово здійснюється реформування залізничного транспорту відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» (із змінами, згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 1146 від 09.11.2011 р.). Метою вказаної Програми є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення якості перевезень та поступове зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг, оптимізація організаційної структури підприємств залізничного транспорту у відповідності до вимог ринкової економіки.

Постановка завдання

Залізниця України повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення вантажів і пасажирів, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення, а також забезпечувати необхідну безпеку руху. Але в останні роки внаслідок поступового збільшення зношеності об'єктів основних засобів залізничного транспорту якість та безпека залі-

зничних перевезень з кожним роком швидко зменшується, що вимагає невідкладних заходів щодо оновлення існуючого парку рухомого складу та об'єктів інфраструктури залізничного транспорту.

Оскільки обмежені на даний час фінансові ресурси залізничного транспорту не дозволяють забезпечити оновлення основних засобів шляхом закупівлі нового рухомого складу у необхідних обсягах, то першочергового значення набувають питання управління та планування капітального ремонту в умовах реформування залізничного транспорту.

В процесі реформування передбачається оптимізація організаційної структури у сфері ремонту рухомого складу, колійної техніки і колій, на різних стадіях необхідно внести зміни в технологію виробництва на заводах з ремонту рухомого складу [1]. Для виконання поставлених цілей мають бути забезпечені відповідні фінансові ресурси. Тому постає необхідність розглянути можливі джерела отримання фінансових ресурсів та їх доцільність.

Результати

Залізничний транспорт України як одна з базових галузей і основа транспортної системи національної економіки забезпечує понад 45 % загального вантажообігу та 40 % пасажирообігу. При цьому частка вартості основних фондів залізничного транспорту у загальній вартості основних фондів транспортної системи країни складає близько 40%.

Аналіз сучасного стану основних фондів залізничного транспорту України показує, що рівень зносу рухомого складу залізниць, об'єктів інфраструктури досяг майже критичного рівня у 90 %. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, знижується якість послуг, які надаються підприємствами Укрзалізниці, створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті, виникнення

техногенних катастроф і, як наслідок, знижується загальна ефективність функціонування залізничного транспорту [2]. Тобто існує необхідність значних капітальних вкладень у капітальний ремонт і заміну морально і фізично застарілих основних фондів та впровадження нової техніки і технологій.

Основним призначенням капітального ремонту основних засобів являється усунення накопиченого в процесі їх експлуатації зносу і, тим самим, забезпечення упродовж наступного відносно тривалого періоду часу найбільш ефективного використання.

Основними напрямками діяльності в сфері капітального ремонту є:

а) підтримання основних засобів залізничного транспорту у справному стані, який створює умови для їх ефективного використання та підтримання конкурентоспроможності залізниці на ринку транспортних послуг;

б) забезпечення об'ємів і якості перевезення вантажів та пасажирів;

в) отримання доходів і прибутку підприємствами залізничного транспорту.

У розрізі планування діяльності Укрзалізниці, яка стосується капітального ремонту, як і всіх інших видів діяльності, має бути багатоваріантним, враховувати розмір запланованих інвестицій, амортизаційну політику галузі та закономірності простого і розширеного відтворення різних груп основних засобів.

Просте відтворення окремих об'єктів основних засобів передбачає заміну окремих зношених частин основних засобів або заміну старого устаткування на аналогічне, тобто відновлюється колишня виробнича потужність з її колишніми можливостями.

Кругообіг основних фондів в процесі простого відтворення можна представити у вигляді трьох стадій:

1. Продуктивне використання основних фондів.

2. Конвертація частини основних засобів, які перебували у виробничій формі, на грошові кошти шляхом нагромадження амортизаційних відрахувань.

3. Амортизаційні відрахування використовуються для заміни окремих зношених частин основних засобів, шляхом ремонтів або придбання нових засобів на заміну зношених.

Розширене відтворення передбачає кількісне і якісне відновлення основних засобів, форми якого представлені на рис. 1.

У всіх зазначених видах відновлення основних засобів присутні капітальні вкладення, що означає використання фінансових ресурсів на

відтворення основних засобів [4].

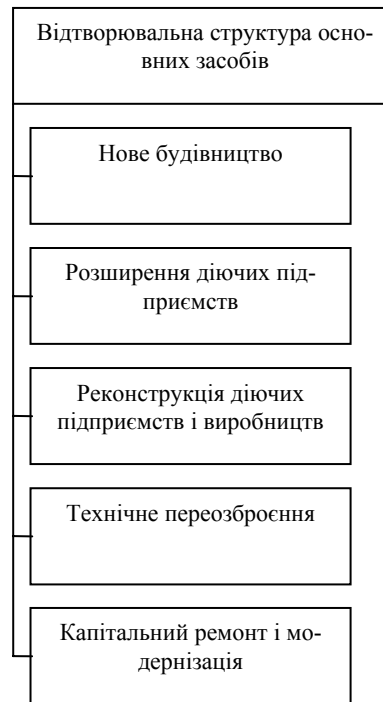


Рис. 1. Відтворювальна структура основних виробничих фондів

Основними і законодавчо визначеними варіантами отримання фінансових ресурсів є:

1. Власні внутрішні джерела фінансування, якими виступають прибуток та амортизаційні фонди;

2. Зовнішні джерела фінансування, а саме бюджетне фінансування, кредити, при майбутньому формуванні акціонерного товариства – ресурси, отриманні від емісії акцій;

3. Залучені ресурси, у вигляді кредитних програм фінансування проектів;

4. Змішане фінансування, що є поєднанням наведених джерел фінансування.

Прибуток і амортизація не можуть бути використані як основне джерело фінансування капітального ремонту. Це обумовлене тим, що амортизаційний фонд вже не спроможний покрити всі необхідні витрати на відновлення об'єктів основних засобів, які, в деяких випадках, вже експлуатуються більше встановленого терміну. А частка прибутку, яка направлена на фінансування капітального ремонту, є недостатньою для відшкодування витрат на необхідні об'єкти ремонту.

Одним з основних джерел фінансування може бути банківський кредит. Різноманітні видів та умов залучення банківського кредиту визначають необхідність ефективного управління цим процесом на підприємствах залізниці з потребою в цьому виді позикових фінансових

коштів. У цьому випадку цілі й політика залучення позикового капіталу мають конкретизуватися з урахуванням особливостей банківського кредитування, виділяючись за необхідності у самостійний вид фінансової політики підприємства. При цьому політика залучення банківського кредиту повинна представляти собою частину загальної політики формування позикових ресурсів підприємства, та конкретизувати усі можливі умови залучення, використання та обслуговування банківського кредиту. Саме таке управління кредитом повинно передбачати аналіз доцільності використання позикових коштів, що включає вибір найвигіднішої форми і виду кредитної ставки, умов виплати відсотків, умов погашення основної суми боргу та інші умови, які залежать від часу і фактора інфляції.

Найбільш оптимальним варіантом залишаються кредитні програми фінансування інвестицій у вигляді фінансового лізингу. Головніми перевагами якого являються:

- лізингоотримувач отримує можливість придбання необхідного об'єкту без значних разових капітальних витрат;
- частково знімає ризик втрат, пов'язаних з моральних зносом об'єкту, бо найчастіше у договорі лізингу включає в себе умови щодо технічного обслуговування об'єкту лізингу;
- у договорі лізингу можливо врахувати організаційні особливості діяльності підприємства, що дозволяє знизити витрати;
- можливість скласти гнучкий графік лізингових платежів відповідно операційному циклу і грошовому потоку;
- договір лізингу є довгостроковим і охоплює більшу частку терміну використання об'єкта (60 % терміну корисної експлуатації об'єкту);
- по закінченню строку лізингу об'єкт переходить у власність лізингоотримувача.

Критерієм прийняття управлінських рішень про придбання або оренду окремих видів основних засобів є порівняння сумарних потоків платежів при визначених вище формах фінансування відновлення майна.

Основним грошовим потоком при придбанні активів у власність за рахунок довгострокового банківського кредиту являються відсотки за користування кредитом і загальна його сума, що підлягає поверненню при погашенні. Розрахунок загальної суми даного грошового потоку в діючих цінах здійснюється за такою формулою

$$ДПК_H = \sum_{t=1}^n \frac{ПК(1-H_{\Pi})}{(1+i)^t} + \frac{СК}{(1+i)^n}$$

де $ДПК_H$ – сума грошового потоку за довгостроко-

вим банківським кредитом, у діючих цінах;

$ПК$ – сума відсотка, що сплачується за кредит, відповідно до річної його ставки;

$СК$ – сума отриманого кредиту, що підлягає погашенню наприкінці кредитного періоду;

H_{Π} – ставка податку на прибуток, виражена десятковим дробом;

i – річна ставка відсотка за довгостроковий кредит, виражена десятковим дробом;

n – кількість інтервалів, за якими здійснюється розрахунок процентних платежів, у загальному обумовленому періоді часу.

Основним грошовим потоком оренди (лізингу) основних засобів є авансовий лізинговий платіж, за умови його врахування умовами лізингової угоди, і регулярні лізингові платежі за використання активів. Розрахунок загальної суми цього грошового потоку в діючих цінах здійснюється за такою формулою:

$$ДПЛ_H = АП_{\text{л}} + \sum_{t=1}^n \frac{ЛП(1-H_{\Pi})}{(1+i)^t}$$

де $ДПЛ_H$ – сума грошового потоку за лізингом (орендою) активів, в діючих цінах;

$АП_{\text{л}}$ – сума авансового лізингового платежу, передбаченого умовами лізингової угоди;

$ЛП$ – річна сума регулярного лізингового платежу за використання орендованих активів;

H_{Π} – ставка податку на прибуток, виражена десятковим дробом;

i – середньорічна ставка позикового відсотка на ринку капіталу (середня ставка відсотка за довгостроковим кредитом), виражена десятковим дробом;

n – кількість інтервалів, за якими здійснюється розрахунок процентних платежів, у загальному обумовленому періоді часу.

У наведених розрахунках сум грошових потоків, вартість основних засобів, що відновляються, передбачається повністю списати наприкінці терміну їх використання. Але якщо після визначеного терміну експлуатації об'єкту основних засобів, узятого в оренду на умовах фінансового лізингу або придбаного у власність, він має ліквідаційну вартість, прогнозована її сума вираховується з грошового потоку. Розрахунок цієї суми, що вираховується з грошового потоку, здійснюється за такою формулою:

$$ДП_{\text{ЛВ}} = \frac{ЛВ}{(1+i)^n}$$

де $ДП_{\text{ЛВ}}$ – додатковий грошовий потік за рахунок реалізації активів за ліквідаційною вартістю (після передбаченого терміну його викорис-

тання) у діючих цінах;

$LВ$ – прогнозована ліквідаційна вартість активів (після передбаченого терміну їх використання);

i – середньорічна ставка позичкового відсотка на ринку капіталу (середня ставка відсотка за довгостроковим кредитом), виражена десятковим дробом;

n – кількість інтервалів, за якими здійснюється розрахунок процентних платежів. у загальному обумовленому періоді часу [5].

Основні засоби в період своєї експлуатації можуть проходити не один капітальний ремонт, а витрати на нього, в більшості випадків, є досить значними. Проте коли проведення першого капітального ремонту є економічно вигіднішим за придбання нового об'єкту основних засобів, то наступні капітальні ремонти частіше потребують більше витрат, а ніж придбання нового устаткування.

Для економічної оцінки ефективності витрат на капітальний ремонт порівнюють два альтернативні варіанти:

1. Капітальний ремонт фізично зношеної машини і продовження строку її експлуатації на один ремонтний цикл;

2. Заміна машини, що потребує капітального ремонту, на нову.

Для кожного варіанта визначають загальну величину витрат і втрат. Для першого варіанта це будуть витрати на очікуваний капітальний ремонт R_i і перевищення експлуатаційних витрат, щодо капітально відремонтованої машини, над поточними витратами, щодо нової машини S_e , а для другого, — вартість придбання (ціна) та встановлення нової машини K_n над втрати від недоамортизованої вартості діючої машини S_d . Крім того, треба врахувати коефіцієнти, що характеризують співвідношення:

а) продуктивності діючої та нової машини (α);

б) тривалості ремонтного циклу тих самих машин (β).

Показник ступеня ефективності витрат на капітальний ремонт будь-якого виробничого устаткування e_p визначається за формулою:

$$e_p = 1 - \frac{R_i - S_e}{K_n \alpha \beta + S_d}$$

Коефіцієнти, що обчислені за наведеною формулою, можуть набувати додатного, від'ємного або нульового значення. При цьому за всіх додатних значень коефіцієнта e_p капітальний ремонт устаткування є економічно виправданим, за від'ємних - недоцільним, а за нульового значення коефіцієнта порівнювані варіанти

треба вважати рівноцінними.

Коефіцієнти e_p , розраховані щодо всієї сукупності основних засобів, котра підлягає капітальному ремонту в конкретному році, можуть використовуватися для визначення послідовності заміни тих одиниць, що їх капітально ремонтувати не вигідно. Передовсім треба замінювати фізично зношене устаткування з найбільшим від'ємним значенням коефіцієнта e_p за абсолютною величиною [6].

Висновки

Світова фінансово-економічна криза, внаслідок якої в Україні суттєво зменшився випуск продукції промислової та будівельної галузей, обумовила суттєве скорочення попиту на вантажні перевезення практично за всіма основними видами транспорту. До цього додається значний рівень фізичного і морального зношення основних засобів базового перевізника - залізничного транспорту, що в умовах конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, переорієнтації транзитних вантажопотоків в обхід України, значно знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює загрози економічній безпеці держави.

Проте транспортна система України, в тому числі й залізничний транспорт, повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення вантажів і пасажирів, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення, а також забезпечувати необхідну безпеку руху, тому першочерговою задачею реформування залізничного транспорту України є оновлення його основних засобів.

Але обмежені на даний час фінансові ресурси залізничного транспорту не дозволяють забезпечити оновлення основних засобів шляхом закупівлі нового рухомого складу у необхідних обсягах. Відповідно до цього, проблема капітального ремонту залишається актуальною.

Існуючий підхід до фінансування ремонтних робіт потребує перегляду, так як на даний момент залізничний транспорт не може дозволити підтримувати основні засоби у належному робочому стані. Тому пошук та аналіз різних варіантів фінансування є одним з головних етапів планування подальшого розвитку залізничного транспорту в умовах реформування галузі.

За умов недостатнього бюджетного фінансування залізниці як державного підприємства та незначних прибутків, тобто власних внутрішніх джерел фінансування, основним джерелом фінансування доцільніше вибрати змішане

фінансування, з основним акцентом на кредитні програми у формі фінансової оренди (лізингу).

В умовах корпоратизації залізничної галузі України суттєво зростає її інвестиційний попит, який у майбутньому може стати основою для збільшення прибутків, а тому і основним власним зовнішнім джерелом фінансування.

Для економічної оцінки ефективності витрат на капітальні ремонти доцільно використовувати порівняння двох альтернативних варіантів:

1) капітального ремонту фізично зношених об'єктів основних засобів і продовження строку їх експлуатації на один ремонтний цикл;

2) заміни об'єктів основних засобів, що потребують капітального ремонту, на нові.

Для кожного варіанта необхідно визначати відповідну загальну величину витрат і втрат.

Для першого варіанта це будуть витрати на очікуваний капітальний ремонт і перевищення експлуатаційних витрат, щодо капітально відремонттованих об'єктів основних засобів, над поточними витратами, щодо нових об'єктів основних засобів.

Для другого варіанта - це вартість придбання (ціна) та встановлення нових об'єктів основних засобів над втратами від недоамортизованої вартості діючих об'єктів основних засобів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки

И. М. ЛОМТЕВА, Н. П. СНАЧОВ, О. М. ШАЛЭНЫЙ

УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ ПРИ КАПИТАЛЬНОМ РЕМОНТЕ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ПРОЦЕССЕ ЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ

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

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, финансовые ресурсы, основные средства, капитальный ремонт

I. M. LOMTIEVA, M. P. SNACHIOV, O. M. SHALENYI

FINANCIAL RESOURCES MANAGEMENT DURING MAJOR OVERHAUL OF MAIN FACILITIES OF RAILWAY TRANSPORT IN THE PROCESS OF ITS REFORMING

In the article some directions of financing the programs of updating and modernizing the main facilities of the railways of Ukraine in the conditions of reforming the railway transport are considered.

Keywords: railway transport, financial resources, main transportation facilities, major overhaul

[Текст] : Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 (із змінами, внесеними згідно з Постановами Кабінету Міністрів України № 1146).

2. Кравченко, О. О. Оцінка економічної доцільності заміни діючих основних виробничих фондів залізничного транспорту України [Електрон. ресурс] : Режим доступу <http://www.nbu.gov.ua>
3. Аненков. В. В., Горовых Л. В., Яндроловский Н. А., Галушкина С. Г., Парышева Е. Ю. Рекомендации по концепции планирования и управления капитальным ремонтом основных средств в процессе реформирования железнодорожного транспорта [Електрон. ресурс] : Режим доступу <http://www.css-rzd.ru>.
4. Поддєрьогін, А. М. Фінанси підприємств [Текст] : підручник / А. М. Поддєрьогін, М. Д. Білик, Л. Д. Буряк та ін. ; кер. кол. авт. і наук. ред. проф. А. М. Поддєрьогін. – 5-те вид., перероб. та допов. – К.: КНЕУ, 2005. – 546 с.
5. Момот Т.В., Безугла В.О., Тараруєв Ю.О., Кадничанський М.В., Чалий І.Г. Фінансовий менеджмент [Текст] : Навч. посіб. / за ред. Момот Т. В. – К. : Центр учбової літератури, 2011. - 712 с.
6. Економіка підприємства [Текст] : підручник / за заг. ред. С.Ф. Покропивного – Вид. 2-ге, перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2005. – 528 с.

Надійшла до редколегії 30.03.2014.

Прийнята до друку 09.04.2014.