

Summary. The article deals with the problems, theoretical and practical importance of developing a system of financial planning principles. Are dedicated the system of principles of scenario financial planning in railroads and effectiveness criteria for their implementation.

Keywords: scenario financial planning, principles, efficiency, railroads.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕУТ Богомолова Н.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 338.47:656.2

ФІНАНСОВИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Криворученко О.А., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті були розглянуті проблеми фінансового реформування залізничного транспорту, а також особливості його фінансового механізму.

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

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України гостро потребує у подальшому структурного і фінансового реформування та збільшення на цій основі обсягу 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 нерациональне 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 у країні. По-третє, не знижуються збитковість пасажирських перевезень. В їх тарифах не враховується у достатньому обсязі інвестиційна складова, що є гальмом для технічного і технологічного розвитку 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.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різні аспекти організації фінансів та управління ними розглядалися Опаріним В.М., Поддєрьогіним А.М., Терещенко О.О., та ін. [1,2,3].

Отже, **метою статті** є розгляд за основними елементами науково обгрунтованої 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.

Виклад основного матеріалу дослідження. При проведенні реструктуризації залізничної галузі у достатній мірі не відображено фінансовий аспект, а значна кількість важливих проблем фінансового забезпечення її реалізації зовсім не знайшли свого вирішення. Питання теорії та організації фінансів залізничного транспорту, складу та структури фінансових ресурсів, доходів та витрат галузі, фінансових потоків потребує свого переосмислення. Слабо розробленою залишається проблема фінансової політики та фінансового забезпечення реформування залізничного транспорту, у тому числі у галузі тарифоутворення у різних сегментах ринку залізничних послуг, управлінні фінансовими потоками на основі бюджетування, державного фінансового регулювання залізничного комплексу у цілому. Це підтверджує гостру необхідність у продовженні наукових досліджень за цією проблемою.

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

- залізничні транспортні послуги: послуги по перевезенням вантажів та пасажирів;

- інші залізничні послуги: послуги по утриманню та експлуатації діючої залізничної інфраструктури та роботи по будівництву нових об'єктів, послуги по наданню локомотивної тяги та передачу в оренду рухомого складу, науково-дослідні роботи, роботи по ремонту рухомого складу, інші роботи та послуги які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів.

Фінансам залізничного транспорту притаманні як загальні 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 по наданню 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. Внаслідок існування різноманітних грошових відносин які виникають у процесі функціонування залізничного транспорту їх необхідно класифікувати за наступними групами: за економічним змістом, за відтворювальною структурою, за видами діяльності.

Фінансові ресурси підприємств, у тому числі і Укрзалізниці, включають в себе 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 к використанню у якості платіжних засобів та засобів збереження та накопичення[2]. У зв'язку з цим фінансові ресурси можна поділити на наступні групи:

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

Всі фінансові ресурси можна поділити на потенційні та реальні. К потенційним фінансовим ресурсам відносять капітал, резерви та ліквідні інструменти фінансового ринку. До реальних фінансових ресурсів: 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 росту країни в цілому, річна сезонність, перехресне фінансування пасажирських перевозок.

Ще однією теоретичною проблемою є дослідження змісту та особливостей фінансового механізму залізничного транспорту. Фінансовий механізм представляє собою сукупність форм,

методів та інструментів фінансового забезпечення процесу надання залізничних послуг та іншої діяльності, управління потоками фінансових ресурсів в 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 регулювання займає податкове регулювання у формі мінімізації податків або їх оптимізація. Необхідно проводити політику мінімізації податків, а також розробити алгоритм організації цього процесу, заснований на виборі найкращого варіанту податкових витрат за критерієм мінімізації рівня податкового навантаження при прийнятному рівні податкового ризику. У випадку підвищення у майбутньому на Укрзалізниці податкового навантаження рівня 30% доцільно проводити політику та застосовувати 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'язаних 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. У рамках цієї проблеми велику увагу необхідно звернути на податкове та митне стимулювання залізничного транспорту по наступним напрямкам: звичайні пасажирські перевезення за напрямками, швидкісні пасажирські перевезення, вантажні перевезення, залізничне машинобудування за конкретними видами рухомого складу та комплектуючих до нього.

Висновки. Комплексна реалізація всіх елементів фінансового механізму дозволить акумулювати у необхідному обсязі та ефективно використовувати фінансові ресурси, а також забезпечити інвестиційну привабливість залізничного транспорту України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Опарін В.М. Фінанси.- К.: КНЕУ, 2001.- 240 с.
2. Терещенко О.О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання – К.: КНЕУ, 2002.- 399с.
3. Фінанси підприємств: Підручник / За ред. А.М. Поддєрьогіна.- К.: КНЕУ, 2004.- 546с.
4. Фінансовий менеджмент: Підручник / За ред. А.М. Поддєрьогіна.- К.: КНЕУ, 2008.- 536с

Анотація. В статті були розглянуті проблеми фінансового реформування залізничного транспорту, а також особливості його фінансового механізму. Наведена класифікація фінансових ресурсів підприємств залізничного транспорту.

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

Summary. In the article were considered problem of financial reformation of railway transport, and also the considered features him financial mechanism.

Keywords: financial mechanism, financial policy, financial resources, management development.

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Колесников О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

УДК 338.47:629.4.083

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Сватенко О.О., магістр (УкрДАЗТ)*

В статті розглянуто існуючу систему технічного обслуговування та ремонту залізничного рухомого складу, обґрунтовано необхідність її удосконалення з метою зниження ремонтосможності транспортного виробництва та експлуатаційних витрат.

Ключові слова: технічне обслуговування, ремонт рухомого складу, залізничний транспорт, експлуатаційні витрати, ремонтосможність транспортного виробництва.

Постановка проблеми. Одним із основних завдань, що стоять перед підприємствами залізничного транспорту в умовах реформування галузі є оптимізація експлуатаційних витрат та підвищення доходності діяльності. Для виконання поставленого завдання сьогодні на залізницях України впроваджуються організаційні та техніко-технологічні заходи із зниження рівня енергоємності, трудомісткості, фондоємності, матеріалоємності, ремонтосможності транспортного виробництва. Однак суттєвих зрушень у зниженні експлуатаційних витрат та собівартості перевезень досягти не вдається, що пов'язано із щорічним зростанням цін на виробничі ресурси. Актуальним постає питання перегляду систем управління перевізним процесом та технологій в експлуатаційній діяльності. Потужний резерв оптимізації витрат криється в удосконаленні системи технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, витрати на проведення яких складають чималу частку в загальних експлуатаційних витратах залізничного транспорту.

Аналіз останніх публікацій дозволив зробити висновок, що сьогодні досить значна частина досліджень в області підвищення доходності діяльності підприємств залізничного транспорту присвячена питанням оптимізації експлуатаційних витрат. Так, О.Л. Васильєв та Є.О. Мануїлова наголошують на необхідності формування системи управління витратами з метою постійного їх моніторингу, пошуку резервів зниження та створення центрів відповідальності [1]. У роботі О.П. Бочарова та В.І. Пасечніка [2] для зниження експлуатаційних витрат обґрунтовується доцільність використання інформаційних технологій в управлінні перевізним процесом, що безсумнівно приведе до зниження трудомісткості транспортного виробництва. Однак застосування таких технологій потребує високої кваліфікації обслуговуючого персоналу, що потребує високої заробітної плати. А.Р. Божок неодмінною умовою зниження експлуатаційних витрат вважає оновлення рухомого складу [3]. Але для виконання цієї умови необхідні великі обсяги фінансування, що