

## **ФОРМИРОВАНИЕ ФИНАНСОВОЙ СТРАТЕГИИ ОБНОВЛЕНИЯ НЕОБОРОТНЫХ АКТИВОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**Кравченко О.А., к.э.н., доцент, профессор (ГЭТУТ)**

*Статья посвящена проблеме формирования финансовой стратегии обновления необоротных активов железнодорожного транспорта. Показано, что финансовая стратегия должна основываться на согласовании инвестиционной и кредитной стратегий для обеспечения стратегических направлений развития отрасли необходимыми и достаточными финансовыми ресурсами. Рассмотрены принципы и порядок разработки инвестиционной и кредитной стратегий как составляющих элементов финансовой стратегии обновления необоротных активов. Предложен порядок разработки финансовой стратегии обновления необоротных активов.*

**Ключевые слова:** финансовая стратегия, инвестиционная стратегия, кредитная стратегия, финансовые ресурсы, необоротные активы, железнодорожный транспорт.

## **ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ ОНОВЛЕННЯ НЕОБОРОТНИХ АКТИВІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Кравченко О.О., к.е.н., доцент, професор (ДЕТУТ)**

*Стаття присвячена проблемі формування фінансової стратегії оновлення необоротних активів залізничного транспорту. Показано, що фінансова стратегія має ґрунтуватися на узгодженні інвестиційної та кредитної стратегій для забезпечення стратегічних напрямів розвитку галузі необхідними і достатніми фінансовими ресурсами. Розглянуто принципи і порядок розробки інвестиційної та кредитної стратегій як складових фінансової стратегії оновлення необоротних активів. Запропоновано порядок розробки фінансової стратегії оновлення необоротних активів.*

**Ключові слова:** фінансова стратегія, інвестиційна стратегія, кредитна стратегія, фінансові ресурси, необоротні активи, залізничний транспорт.

## **FORMATION OF FINANCIAL STRATEGY OF FIXED ASSETS RENOVATION IN RAIL TRANSPORT**

**Kravchenko O.A., Ph.D., associate professor, professor  
( State Economic and Technological University of Transport)**

*The article deals with the formation of the financial strategy of renovation of fixed assets of rail transport. It is shown that the formation of financial strategy should be based on the coordination of investment and credit policies to ensure that the strategic directions of development of the industry the necessary and sufficient financial resources.*

*Are considered the principles and procedure for the development of investment and credit policies as the constituent elements of the financial strategy of fixed assets renovation. It was determined that the investment strategy of rail transport should be developed on the basis of parity investment needs in accordance with the development strategy and the available investment resources volume to determine the economic feasibility of investment in certain objects of fixed assets. Formation of credit policies should be based on the establishment of strategic partnerships with financial institutions to leverage resources in sufficient volumes at the lowest price. Is proposed a procedure for development of the financial strategy of renovation of fixed assets.*

**Keywords:** financial strategy, investment strategy, credit strategy, financial resources, fixed assets, rail transport.

**Постановка проблеми.**

Железнодорожный транспорт Украины имеет исключительное значение для функционирования национальной экономики, обеспечивая круглогодичное регулярное движение, перевозку продукции промышленности и мобильность населения. Возможность бесперебойного функционирования отрасли прямо зависит от состояния необоротных активов, прежде всего, объектов инфраструктуры и подвижного состава. На необоротные активы приходится около 90 % всех активов железнодорожного транспорта: в 2012 г. – 90,7 %, в 2013 г. – 89,7 %. В результате несистемного характера управления, нерациональной амортизационной политики износ основных средств, основы необоротных активов, в течение 2006–2013 гг. увеличился с 76,9 % до 98,6 %. В тоже время существует острый дефицит финансовых ресурсов не только для расширенного, но и простого воспроизводства. Так, в последние годы капитальные вложения в железнодорожную отрасль составляли 3 % от общей суммы капиталовложений в стране, тогда как в развитых странах этот показатель составляет 10–15% [1]. Это стало результатом как «игнорирования» государством своих обязательств по капитальным вложениям в обновление подвижного состава в соответствии с Законом Украины «О железнодорожном транспорте» [2], так и нехватки собственных финансовых ресурсов «Укрзализныци». По оценкам специалистов, за счет собственных средств отрасль может профинансировать не более 33 % необходимых инвестиций [3]. Такую ситуацию следует рассматривать как кризисную, следствием которой может стать не только снижение пропускной способности и перевозочных возможностей железнодорожного транспорта, но нарастание негативных тенденций в национальной экономике, связанных с замедлением оборота продукции ведущих отраслей промышленности. Особое значение железнодорожного транспорта в экономике Украины определяет необходимость разработки и внедрения эффективной стратегии обновления необоротных активов, обоснованной с позиций, прежде всего, доступных финансовых ресурсов.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Проблемам обновления необоротных активов железнодорожного транспорта, в том числе и с позиций финансового обеспечения, посвящены публикации ведущих

отечественных и зарубежных учёных, среди которых следует отметить Н.И. Богомолу [4], Б.А. Волкова [5], В.Л. Диканя [6], Г.В. Крафт [7], Б.М. Лапидуса [8], М.В. Макаренко, Ю.М. Цветова [9], О.Ф. Мирошниченко [10], Е.Н. Сича, В.П. Ильчука [11], Дж. Дрю (Drew, J.) [12], К. Нэша (Nash, C.), Р. Викермана (Vickerman, R.), Х. Валидо (Valido, J.), Э. Давилы (Dávila, E.) [13], С. Дэнниса (Dennis, S.), У.Таллея (Talley, W.) [14]. Несмотря на фундаментальность проведенных исследований, современные условия функционирования железнодорожного транспорта, а именно, происходящие институциональные преобразования в отрасли приводят к необходимости применения новых подходов к разработке финансовой стратегии обновления необоротных активов отрасли. При этом следует учитывать, что автоматически переносить стратегии и методики других стран, нельзя рассматривать как рациональный подход, поскольку они [стратегии] должны учитывать специфику производственно-экономической деятельности конкретного объекта (железнодорожного транспорта), его финансовое состояние и предусматривать решение проблем его развития.

Поэтому **целью статьи** является определение концептуальных основ формирования финансовой стратегии обновления необоротных активов железнодорожного транспорта Украины.

**Изложение основного материала исследования.** В научной литературе понятие «финансовая стратегия» является достаточно разработанным и существует большое разнообразие определений, акцентирующих внимание на различных аспектах её разработки и реализации. Применительно к финансированию обновления необоротных активов, более корректным представляется рассмотрение финансовой стратегии как «многофакторной модели, действий и мер, необходимых для достижения поставленных перспективных целей в общей концепции развития в области формирования и использования финансово-ресурсного потенциала предприятия...» [15].

В сложившихся условиях (необходимость обновления значительной части необоротных активов и недостаток доступных финансовых ресурсов) финансовая стратегия обновления необоротных активов железнодорожного транспорта должна быть направлена на решение двух основных задач:

1) обеспечение достаточных объёмов

финансовых ресурсов (собственных и привлечённых) для удовлетворения потребностей в инвестициях;

2) снижение стоимости финансовых ресурсов, привлекаемых из внешних источников.

Тогда формирование финансовой стратегии должно основываться на согласовании его инвестиционной и кредитной стратегий. Так, инвестиционная привлекательность прямо влияет на возможности привлечения кредитных ресурсов, а кредитная стратегия определяет объёмы доступных финансовых ресурсов, которые могут быть привлечены из внешних источников, а также влияет на будущую инвестиционную привлекательность отрасли.

Инвестиционная стратегия представляет собой систему долгосрочных целей, определяемых общими задачами развития субъекта хозяйствования (железнодорожного транспорта). Сейчас основные задачи развития отрасли определяются положениями Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС [16]. В соответствии с данным Соглашением Украина должна принять следующие требования в сфере железнодорожного транспорта:

1) внедрение высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте (реализация в течение пяти лет после принятия Соглашения);

2) обеспечение свободного доступа к инфраструктуре (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения);

3) внедрение технических условий, касающихся объектов инфраструктуры и подвижного состава и безопасности перевозок (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения);

4) обеспечение интероперабельности железнодорожного комплекса Украины со сложившимся в Европе (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения (в соответствии с Директивой 2008/57/ЕС Европейского парламента и Совета от 17 июня 2008 г. о совместимости системы железнодорожного транспорта в рамках Сообщества));

5) развитие комбинированных перевозок (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения в соответствии с Директивой Совета 92/106/ЕЕС от 7 декабря 1992 г. о разработке общих правил некоторых видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами);

6) другие аспекты (реализация в течение восьми лет после принятия Соглашения),

предполагающие применение Регламента (ЕС) 1370/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 г. об общественных услугах по перевозке пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом (за исключением статьи 7.2) и Регламента (ЕС) 1371/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 г. о правах и обязанностях пассажиров железнодорожного транспорта.

Реализация данных требований призвана способствовать развитию железнодорожного транспорта Украины и его органичному включению в европейский железнодорожный комплекс. Частично они уже учтены при разработке нормативных документов, регулирующих функционирование железнодорожного транспорта. В частности, положения Директив 91/440/ЕС, 95/18/ЕС, 2001/14/ЕС и 2004/49/ЕС учтены при разработке «Технического регламента предоставления услуг по перевозке пассажиров и грузов железнодорожным транспортом», утвержденного постановлением Кабинета Министров Украины от 1 марта 2010 г. № 193. Однако возможность выполнения других требований (внедрение высокоскоростного движения, технических условий, а также интероперабельность железнодорожного комплекса Украины с европейским) с точки зрения финансовой обеспеченности в сроки, предусмотренные Соглашением, и с учётом острого дефицита необходимых финансовых ресурсов вызывает закономерные сомнения.

Как отмечает В. Равилов «какими бы замечательными ни были инвестиционные программы кризисной организации, если они не смогут обеспечить достаточно быстрый возврат вложенных средств, то, скорее всего, реализовывать эти проекты в долгосрочной перспективе будет не на что и некому...» [17]. И. Бланк пишет, что изменения производственной и финансово-экономической деятельности, предусматривающие кардинальное изменение целей операционной деятельности предприятия, должны носить «прогнозируемый характер, обеспечиваемый разработкой четко сформулированной инвестиционной стратегии...» [18]. Это связано с тем, что любая система не может тратить ограниченные ресурсы на достижение неясных целей и решение неопределённых задач.

Поэтому инвестиционная стратегия железнодорожного транспорта Украины должна разрабатываться на основе паритета

інвестиційних потребностей в відповідності со стратегією розвитку отрасли и доступных об'ємів інвестиційних ресурсів с определением економічної цілесобразності вкладень в определённые объекты необоротных активов. Это будет способствовать не только повышению ефективності капітальних вкладень в развитие железнодорожного транспорта, но и улучшению кредитоспособности отрасли, что будет проявляться в увеличении доступных кредитных ресурсов и снижении их стоимости.

К основным принципам разработки инвестиционной стратегии в условиях кризиса относятся [в соответствии с 19]:

1) рассмотрение производственного процесса, финансирования и инвестирования как единой системы, направленной на создание условий для роста рыночной стоимости субъекта хозяйствования (ПАО «Укрзалізниця»);

2) анализ допустимого и критического уровня риска вследствие повышенной неопределённости рыночной ситуации в будущем и разработка инвестиционной стратегии на основе многовариантного прогноза;

3) учёт изменения стоимости денег во времени;

4) учёт инфляции и инфляционных ожиданий при расчёте приемлемой ставки доходности капитальных вкладень;

5) учёт стоимости привлечённого капитала как внешнее ограничение при инвестировании и

предельно допустимой ставки доходности инвестиционных проектов как внутреннее ограничение финансовых ресурсов.

Под кредитной стратегией железнодорожного транспорта следует понимать совокупность стратегических решений, связанных с выбором и интенсивностью использования возможных источников привлечения финансовых средств. Основной целью формирования кредитной стратегии является построение рациональной системы привлечения капитала, включающей выбор оптимальных источников финансирования и снижение стоимости заемных средств. В «Укрзалізниця» фактически отсутствует разработанная кредитная стратегия. Об этом свидетельствуют данные финансовой отчетности: в течение 2010–2013 гг. происходил рост доли краткосрочных обязательств в виде краткосрочных кредитов банков, текущей задолженности по долгосрочным обязательствам, кредиторской задолженности за товары, работы, услуги, а также текущих обязательств по расчётам (табл. 1). Прирост обязательств (прежде всего, краткосрочных) свидетельствует о повышении зависимости «Укрзалізниця» от заёмного капитала, снижении финансовой устойчивости, финансовой независимости и, как следствие, уменьшении инвестиционной привлекательности вкладень.

*Таблица 1*

*Динамика долгосрочных и краткосрочных обязательств «Укрзалізниця», млрд. грн*

Показатели	Годы			
	2010	2011	2012	2013
1. Долгосрочные обязательства,	15,11	11,64	14,95	15,68
в том числе долгосрочные кредиты банков	4,72	6,83	6,81	7,10
другие долгосрочные финансовые обязательства	0,77	1,70	2,59	3,01
другие долгосрочные обязательства	2,44	2,20	4,35	4,70
Удельный вес в пассивах	16,8	11,7	14,1	15,0
2. Текущие обязательства,	13,68	16,95	18,07	18,10
в том числе краткосрочные кредиты банков	3,53	4,18	4,07	0,26
текущая задолженность по долгосрочным обязательствам	3,36	2,73	4,41	5,40
кредиторская задолженность за товары, работы, услуги	3,78	6,46	6,19	6,78
текущие обязательства по расчётам	2,50	3,29	3,04	4,61
другие текущие обязательства	0,51	0,29	0,36	1,05
Удельный вес в пассивах	15,1	16,9	17,1	17,2

Для улучшения сложившейся ситуации основывать на следующих принципах:  
разработка кредитной стратегии должна – привлечение ресурсов в достаточных

об'ємах по мінімальній ціні з доступних джерел фінансування;

– привлечення фінансових ресурсів в об'ємах, не перевищують потреби в фінансуванні;

– оперативне управління фінансовими ресурсами для зниження витрат по їх привлеченню;

– привлечення ресурсів на конкурентній основі при умові мінімізації прогнозної вартості обслуговування боргу;

– встановлення взаємовигідних довгострокових відносин з фінансовими установами для забезпечення постійного доступу до фінансових ресурсів в необхідних об'ємах, а також можливості управління суммами, строками кредитування і графіком погашення кредитів;

– своєчасне погашення кредитних зобов'язань;

– стратегічне партнерство з фінансовими установами для збільшення лімітів кредитування по довгостроковим кредитам; зниження ставок кредитування, а також зниження сукупної вартості обслуговування боргу.

Формування кредитної стратегії як складової фінансової стратегії буде передбачати:

(а) оцінку необхідних об'ємів фінансування в відповідності з інвестиційною стратегією і стратегією розвитку залізничного транспорту;

(б) визначення об'ємів власних фінансових ресурсів;

(в) формування і узагальнення кредитних альтернатив (джерел кредитних ресурсів);

(г) реалізацію заходів по підвищенню інвестиційної привабливості галузі.

Тоді, з урахуванням викладеного вище, розробка фінансової стратегії оновлення необоротних активів буде мати наступні етапи:

1) оцінку довгострокових перспектив розвитку галузі для виділення груп необоротних активів по ступеню пріоритетності їх оновлення;

2) аналіз джерел і прогнозування об'ємів власних фінансових ресурсів;

3) оцінка потреби в кредитних ресурсах;

4) розробка критеріїв оцінки доступних кредитних ресурсів;

5) вибір оптимальної стратегії

фінансування оновлення необоротних активів;

б) планування заходів по реалізації фінансової стратегії.

**Висновок.** Таким чином, фінансова стратегія оновлення необоротних активів повинна ґрунтуватися на узгодженні інвестиційної і кредитної стратегій галузі. При цьому метою розробки інвестиційної стратегії буде покращення необоротних активів, пов'язаних з пріоритетними напрямками розвитку залізничного транспорту, а кредитної стратегії – привлечення достаточних об'ємів кредитних ресурсів по мінімальній ціні для здійснення необхідних капітальних вкладень.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Щорічна потреба «Укрзалізниці» в інвестиціях складає близько 23 млрд. грн. // УНІАН. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/582078-schorichna-potreba-ukrzalznitsi-v-investitsiyah-skladae-23-mlrd-grn.html>. – Назва з екрана.

2. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР зі змін та доп. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.

3. Железнодорожный транспорт. Стратегическая диагностика. Предпосылки реформирования. – К.: УЗ, 2011. – 43 с.

4. Богомолова Н.І. Підходи до фінансування інвестиційної діяльності залізниць / Н.І. Богомолова, Я.Є. Дегтярьова. // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту, серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С. 154–160.

5. Волков Б.А. Износ и ввод основных средств на железных дорогах / Б.А. Волков, П.А. Гудков. – М.: «Мир транспорта», 2014. – 264 с.

6. Дикань В.Л. Шляхи активізації інноваційно-інвестиційних процесів розвитку підприємств залізничної галузі / В.В. Дикань, Л.П. Василенко // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2014. – Вип. 146. – С. 100-105.

7. Крафт Г.В. Система фінансування інвестицій державних підприємств монополій Росії: на прикладі залізничного транспорту: автореф. дис. на соискание науч. степени докт. экон. наук : спец. 08.00.10

«Финансы, денежное обращение и кредит» / Галина Васильевна Крафт; Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. – СПб, 2006. – 40 с.

8. Лапидус Б.М. Основные направления экономических исследований на железнодорожном транспорте в условиях его кардинального реформирования / Б.М. Лапидус, И.С. Беседин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ. – 2004. – № 3. – С. 3–13.

9. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М.В. Макаренко, Ю.М. Цвєтов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.

10. Мирошниченко О.Ф. Экономические проблемы развития железнодорожного транспорта на этапах его инновационных и структурных преобразований / О.Ф. Мирошниченко. – М.: Интекст, 2009. – 280 с.

11. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту : методологія формування та розвитку: [монографія] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.

12. Drew J. European railway reform and performance / J. Drew // The Voice of European Railways, 25th March 2009. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.indianrailways.gov.in/railwayboard/upload/s/directorate/planning/Workshop%20-%20PLG%20COMM,%20IR,%20WORLD%20BAN>

K/ 25.03.09/Jeremy.pdf. – Название с экрана.

13. Nash C. The Economic Effects of High Speed Rail Investment / C. Nash, R. Vickerman, J. Valido and E. Dávila. – Las Palmas (Spain), OECD/ITF, 2008. – 36 p.

14. Railroad economics / Ed. by S.M. Dennis, W.K. Talley // Research in transportation economics. – 2007. – Vol. 20. – 292 p.

15. Хорєєв А.І. Формирование стратегии предприятия / А.І. Хорєєв, А.Н. Морозов, Е.В. Сухоруков // Экономический анализ: теория и практика. – 2008. – № 16. – С. 8–11.

16. Association agreement between the European Union and its member states, of the one part, and Ukraine, of the other part. – 906 p.

17. Равилов В. Разработка антикризисной инвестиционной программы / В. Равилов // Good-Tips.PRO – Полезный интернет-журнал. . [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://good-tips.pro/index.php/business-and-finance/investment>. – Название с экрана.

18. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент / И.А. Бланк. – К.: Эльга, Ника-Центр. – 2001. – 448 с.

19. Кошкин В.И. Антикризисное управление: 17-модульная программа для менеджеров «Управление развитием организации». Модуль 11. / В.И. Кошкин и др. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 512 с.

*Рецензент д.э.н., профессор ГЭТУТ Богомолова Н.И.  
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГУЖТ Токмакова И.В.*

УДК 338.465:656.07

## ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ВОЄНІЗОВАНОЇ ОХОРОНИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Лапін П.В., здобувач (ДЕТУТ)*

*На прикладі Служби відомчої воєнізованої охорони регіональної філії «Південно-Західна залізниця» дано уявлення про методи і засоби її діяльності, наводяться основні показники економічної діяльності і безпеки підрозділів відомчої охорони за останні роки. Запропоновано групи факторів, що визначають досягнення стійкого фінансового положення відомчої охорони на ринку послуг безпеки на залізничному транспорті.*

**Ключові слова:** воєнізована охорона, фінансова діяльність, прибуток, збитки, конкуренція.