

стимулюватиме розвиток економіки і модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту. Таким чином, з перспективою розвитку український залізниць, як сектору економіки, відбуватиметься пропорційний розвиток її інших галузей.

Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку. В умовах ринкової трансформації економіки України стрижнем науково-технічного прогресу стає інноваційна діяльність, що спрямована на прискорене виготовлення нової конкурентоспроможної продукції. Забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту має бути засновано на створенні ефективного інноваційного механізму в країні, завдяки постійній державній підтримці вітчизняних виробників, залучення додаткових фінансових ресурсів. Роль залізничного транспорту у збільшенні інноваційності економіки країни подвійна. По-перше, стимулююча – залізничний транспорт є великим споживачем продукції багатьох галузей економіки, які для реалізації його інноваційного розвитку повинні самі інноваційно розвиватися. По-друге, забезпечуюча – залізничний транспорт, застосовуючи прогресивні технології транспортування, здатний допомогти промисловості розвиватися, застосовуючи інноваційні розробки.

Реалізація продуманої, якісно нової інноваційної політики на залізничному транспорті, на нашу думку, підвищить його конкурентоспроможність, ефективність та соціальну значимість. А також, дасть змогу забезпечити високу якість транспортних послуг, що будуть відповідати міжнародним стандартам.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Данько М.І. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств

залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів [Текст]: монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Л.Л. Калініченко. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – 167 с.

2 Собкевич О.В. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України [Електронний ресурс] / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова // Національний інститут стратегічних досліджень при президентові України. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/articles/1303/#_ftnref3

3 Давидова Т.В. Теоретичне обґрунтування привабливості інвестування інноваційного розвитку залізничного транспорту [Текст] / Т.В. Давидова // Вісник НТУ «ХП». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХП». – 2013. – №50(1023). – С. 24-29.

4 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

5 Дикань В.Л. Модель інноваційного конгломерату, як інструменту забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК [Текст] / В.Л.Дикань, А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2010. – №31. - С. 13-18.

6 Кірдіна О.Г. Інтеграційні процеси та задачі інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу [Текст] / О.Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ – 2010. – № 11. – С. 189-201.

7 Якименко Н.В. Удосконалення принципів здійснення інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту України [Текст] / Н.В. Якименко // Економічний простір. – Д, 2012. – №63. – С. 179-185.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Назаренко І.Л.

УДК 656.025

ФІНАНСОВИЙ ЛІЗИНГ ЯК НАЙЕФЕКТИВНІША ФОРМА ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В ЗАЛІЗНИЧНУ ГАЛУЗЬ

*Лук'янова О.М., к.е.н., доцент,
Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

В статті наголошено на актуальності питань фінансування програм оновлення та модернізації основних засобів залізничного транспорту, розглянуто можливі варіанти фінансування оновлення основних фондів залізниць України в умовах реформування залізничного транспорту та наголошено на ефективності застосування фінансового лізингу, як одного з джерел інвестиційного розвитку Укрзалізниці, виділено його переваги порівняно з кредитуванням.

Ключові слова: залізничний транспорт, оновлення основних фондів, фінансовий лізинг

ФИНАНСОВЫЙ ЛИЗИНГ КАК ЭФФЕКТИВНАЯ ФОРМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Лукьянова Е.Н., к.э.н., доцент,
Васильев О.Л., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье отмечается актуальность вопросов финансирования программ обновления и модернизации основных средств железнодорожного транспорта, рассмотрены возможные варианты финансирования обновления основных фондов железных дорог Украины в условиях реформирования железнодорожного транспорта и отмечена эффективности применения финансового лизинга, как одного из источников инвестиционного развития Укрзалізничці, выделены его преимущества по сравнению с кредитованием.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, обновление основных фондов, финансовый лизинг

FINANCIAL LEASING AS AN EFFECTIVE AND INVESTMENTS IN THE RAILWAY SECTOR

Lukyanova E.N., cand. ekon. sciences, assistant professor,
Vasiliev O.L., cand. ekon. sciences, assistant professor (USU of RT)

The article noted that the development of the railway industry is largely due to its current technical condition and financial situation. Without the development and implementation of comprehensive modernization and renewal of fixed assets in the near future may fall in transport demand reduction and displacement of other competitors from the market of transport services. That is why in the context of limited investment resources special importance is the problem of finding sources of their formation. The article emphasized the urgency of financing programs update and modernize rail transport assets, the possible options for financing replacement of fixed assets of railways of Ukraine in restructuring the railway transport and emphasized on the efficiency of financial leasing as a source of investment of Uкрзалізничці, highlighted its advantages over credit.

Keywords: railway transport, update of capital assets, financial leasing

Постановка проблеми. Успішний розвиток залізничної галузі багато в чому обумовлений її поточним технічним станом і фінансовим становищем. Фінансування, спрямоване на відтворення основних виробничих фондів інфраструктури та рухомого складу, дозволяє відповідати основним вимогам, що висуваються до залізничного транспорту: стабільність, доступність, безпека, екологічність, якість надаваних послуг. Сьогодні на залізницях України утворилося замкнене коло, коли високий ступінь морального і фізичного зносу основних фондів обумовлює суттєві витрати на їхнє утримання й ремонт. У цьому зв'язку неважко спрогнозувати, що без розробки й впровадження комплексної модернізації та відновлення основних фондів у недалекому майбутньому можливе падіння обсягів перевезень, зниження попиту й витиснення іншими конкурентами з ринку транспортних послуг. Саме тому в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів особливої актуальності набуває проблема пошуку джерел їхнього формування. Отже, одним із ключових напрямків діяльності Укрзалізничці є активна реалізація стратегії інвестиційного росту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку ринку лізингових послуг в

Україні розглядаються в роботах багатьох вітчизняних вчених, серед яких можна виділити наукові праці наступних Березовської О.Р.[1], Горбаченко О.А. [2], Кулиняк І.Я.[3, 4], Ломтевої І.М. [5], Подольчак Н. І. [6] та інших.

Виділення не вирішених частин загальної проблеми. Однак, незважаючи на багатосторонність та широкий спектр наукових досліджень, деякі питання, пов'язані із особливостями інвестування та розвитком ринку лізингових послуг на залізничному транспорті залишаються недостатньо вивченими та потребують подальшого дослідження.

Метою статті є дослідження можливих джерел і обґрунтування доцільності залучення інвестицій у залізничні інвестиційні проекти та напрямів їх користування.

Виклад основного матеріалу. Фінансування оновлення основних засобів є важливою ланкою процесу управління, і воно зводиться до трьох варіантів. Перший з них ґрунтується на тому, що весь обсяг оновлення цих активів фінансується за рахунок власного капіталу. Другий з них заснований на змішаному фінансуванні оновлення основних засобів за рахунок власного й довгострокового позикового капіталу. Третій варіант передбачає оновлення їх винятково за рахунок

фінансового кредиту (наприклад, за рахунок фінансового лізингу).

Вибір відповідного варіанта фінансування оновлення основних засобів по підприємству в цілому здійснюється з врахуванням таких основних факторів:

– достатності власних фінансових ресурсів для забезпечення економічного розвитку підприємства у майбутньому періоді;

– вартості довгострокового фінансового кредиту порівняно з рівнем прибутку, що генерується тими основними засобами, які оновлюються;

– досягнутого співвідношення використання власного й позикового капіталу, що визначає рівень фінансової стійкості підприємства;

– доступності довгострокового фінансового кредиту для підприємства.

У процесі фінансування оновлення основних засобів одним з найскладніших завдань є вибір альтернативного варіанта – придбання цих активів у власність або їх оренда. У сучасних умовах орендні (лізингові) операції можуть здійснюватися підприємством у формі оперативної, фінансової, зворотної й інших форм лізингу (оренди) необоротних активів.

Придбання рухомого складу за механізмом фінансового лізингу фахівці Укрзалізниці називають ефективною формою залучення капітальних інвестицій у галузь, потреба у яких перевищує наявні у галузі обігові кошти.

Із використанням механізму фінансового лізингу за попередній рік для підпорядкованих Укрзалізниці державних підприємств планувалось придбати 5 тис. піввагонів. Зокрема, з них 3 тис. одиниць для ДП «Укрспецвагон» (Українського державного центру з експлуатації спеціалізованих вагонів) та 2 тис. одиниць для ДП «Дарницький вагоноремонтний завод». Як наголосив міністр інфраструктури України, відтепер перевага при закупівлі нового залізничного рухомого складу буде віддаватися вітчизняним виробникам [7].

Договори з лізингодавцем на придбання вантажних піввагонів укладені терміном на 7 років з виплатою 11% річних. Загальна вартість предмета закупівлі включає в себе вартість предмета лізингу та суму витрат лізингодавця, пов'язаних з виконанням договорів лізингу.

Для галузі найбільш вигідно було б здійснювати закупівлю рухомого складу за прямим договором поставки, тобто за власні кошти, але їх не вистачає – заявили у головному фінансово-економічному управлінні Укрзалізниці. Із отриманого галуззю доходу першочергово кошти спрямовуються на виплату зарплати працівникам – 36%, відрахувань до бюджету і цільових фондів – 24%, на заходи і забезпечення безпеки руху – 27%, таким чином на оновлення основних засобів залізниці України мають змогу спрямувати лише 8-

10% власних коштів. Окрім того, не виконується ст.10 Закону України «Про залізничний транспорт» щодо придбання рухомого складу за кошти з держбюджету. Тому залізничники залучають інвестиції шляхом кредитування чи через механізм фінансового лізингу, – пояснюють у головному фінансовому управлінні Укрзалізниці [8].

Спеціалісти Укрзалізниці називають фінансові умови лізингу більш стабільними, ніж умови кредитних договорів: протягом всього строку дії договору залишаються незмінними, на відміну від кредитного договору, де відсоткові ставки за кредит періодично змінюються, залежно від кон'юнктури ринку банківських послуг, що на сьогодні є досить актуальним.

Механізм фінансового лізингу, на відміну від кредитування, не вимагає додаткового забезпечення (гарантій, застави майна тощо) з боку Укрзалізниці. Окрім цього, сьогодні банки не охоче видають довгострокові кредити, а за лізинговою схемою інвестиційні кошти залучаються на термін, який перевищує строк дії кредитних договорів. Це дозволяє зменшити розміри щорічних лізингових платежів порівняно із розрахунками за кредити. Фінансовий лізинг створює можливості для залучення інвестиційних коштів на більш тривалий строк, тобто строк дії договору лізингу, який, як правило, перевищує строк дії кредитних договорів.

Одним з джерел інвестиційного розвитку Укрзалізниці є застосування механізму фінансового лізингу, який останні роки дуже активно використовується для оновлення рухомого складу. У схемі лізингу, порівняно з кредитуванням, є низка переваг [9]. А саме:

- можливість сплати лізингових платежів у міру одержання доходів від робіт або послуг, які виконані за допомогою цих об'єктів лізингу,

- відсутність необхідності довготривалого фінансування виробництва об'єктів лізингу;

- не відбувається одночасне вилучення обігових коштів у великих розмірах;

- лізинг надає лізингоодержувачу більш вагомий правовий статус, ніж статус позичальника при одержанні кредитних ресурсів: лізинг не погіршує можливості Укрзалізниці щодо одержання додаткових кредитів та позик;

- основні засоби, які передані у фінансовий лізинг, включаються до складу основних засобів лізингоодержувача, тобто він є їх балансоутримувачем.

Лізинг залізничного транспорту – це стандартна схема в світовій економіці, спеціально призначена для інвестування грошових коштів в розширення залізничних перевезень.

У якості умов лізингу передбачаються наступні:

- термін 3-7 років;

- перший платіж від 20%;

- дорожчання від 5,8% в рік;

- розстрочка платежів за наступними витратами: страхування, реєстрація;
- страхування від 0,38 %.

У якості можливих видів об'єктів лізингу можуть виступати наступні:

- залізничні піввагони різних моделей;
- залізничні вагони-цистерни різних моделей;

- залізничні вагони-зерновози;
- тепловози різних моделей;
- електровози різних моделей.

У якості постачальників об'єктів лізингу можуть виступати всі заводи-виробники на Україні і СНД.

Висновки. Серед багатьох можливостей фінансування програми оновлення та поліпшення основних засобів залишається обрати найпривабливіші, з урахуванням сучасного стану українських залізниць – як технічного, так і економічного.

З кожним роком актуальність питань фінансування програм оновлення та модернізації основних засобів залізничного транспорту збільшується. В сучасних умовах господарювання залізничного транспорту для оновлення основних засобів залізниць доцільно використовувати змішане фінансування: по-перше, фінансування за рахунок власних коштів, а по-друге, за рахунок часткового використання залученого капіталу, в першу чергу фінансового лізингу.

Саме тому в умовах фінансової кризи «Укрзалізниця» треба удосконалювати та розвивати інвестиційну політику, що дозволить знайти кошти оновлювати рухомий склад, який знаходиться у критичному стані.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Березовська О.Р. Визначення сутності лізингу та оцінка його використання в економіці України [Текст] / О.Р. Березовська // Інноваційна економіка. – 2012. - №3. - С.183-189

2. Горбатенко О.А. Проблеми та перспективи розвитку лізингових відносин в Україні [Текст] / О.А. Горбатенко // Фінанси України. – 2011. - №13. – С.123 - 126

3. Кулиняк І.Я. Проблеми розвитку лізингових послуг в Україні [Текст] / І.Я. Кулиняк // Економіка АПК. – 2011. - №4. – С. 45-51

4. Кулиняк І.Я. Аналіз динаміки розвитку лізингових послуг в Україні [Текст] / І.Я. Кулиняк, О.В. Стрілецька // Науковий збірник НЛТУ України. – 2011. – вип. 21.12. – С. 204 – 209

5. Ломтєва І.М. Фінансові аспекти поліпшення стану основних засобів залізниць України в умовах реформування [Текст] / І.М. Ломтєва, Сначов М.П., Стрюковатська М.Ф. // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. - 2011. - Вип. 2. - С. 84-88. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/znpdnuzt_pet_2011_2_17.pdf

6. Подольчак Н. І. Інноваційна функція лізингу [Текст] / Н. І. Подольчак, Л. І. Семен // Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризики: тези доп. III Міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 20-21 трав. 2010 р.): до 65-річчя каф. менедж. орг. / Нац. ун-т «Львів. політехніка» [та ін.]. — Л.: Вид-во Нац. ун-ту «Львів. політехніка», 2010. - С. 357 - 358.

7. Заовлення на оновлення рухомого залізничного складу будуть віддані вітчизняному виробнику – Електронний ресурс. режим доступу: <http://ua.112.ua/polityka/zamovlennya-na-onovlennya-ruhomogo-skladu-budut-viddani-vitchiznyanomu-virobniku-burbak-35620.html>

8. Дані Укрзалізниця - Електронний ресурс. Режим доступу: www.uz.gov.ua

9. Токмакова І.В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту [Текст] / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2009. - № 25. – с. 82 – 84.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 330.34 : 332.143

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ В УКРАЇНІ

Плугіна Ю.А., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Інноваційний шлях розвитку України передбачає створення національних інноваційних систем. В статті наведено сутність національної інноваційної системи, визначено її складові, окреслено низку причин, що перешкоджають розвиткові інноваційних процесів. Перелічено перспективні шляхи

© Плугіна Ю.А.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 50, 2015