

УДК 656.07

## Державна підтримка техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту

**Соломніков І.В.**

аспірант кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом  
Українського державного університету залізничного транспорту

У статті досліджено основні проблеми низького рівня техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту, визначено основні джерела фінансування процесу оновлення, необхідні обсяги інвестування. Розкрито основні напрямки посилення державної підтримки техніко-технологічного оновлення підприємств. Ключовим інструментом державного стимулювання техніко-технологічного оновлення запропоновано застосування регресійного оподаткування.

**Ключові слова:** підприємства залізничного транспорту, техніко-технологічне оновлення, державна підтримка, інвестиції, регресійне оподаткування.

Solomnikov I. V. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБНОВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье исследованы основные проблемы низкого уровня технико-технологического обновления предприятий железнодорожного транспорта, определены основные источники финансирования процесса обновления, необходимые объемы инвестирования. Раскрыты основные направления усиления государственной поддержки технико-технологического обновления предприятий. Ключевым инструментом государственного стимулирования технико-технологического обновления предложено применение регрессионного налогообложения.

**Ключевые слова:** предприятия железнодорожного транспорта, технико-технологическое обновление, государственная поддержка, инвестиции, регрессионное налогообложение.

Solomnikov I.V. STATE SUPPORT OF THE TECHNICAL AND TECHNOLOGICAL UPDATING OF THE ENTITIES OF A RAIL TRANSPORT

In article the main problems of low level of technical and technological updating of the entities of a rail transport are researched, the main sources of financing of process of updating, necessary amounts of investment are determined. It is opened the main directions of strengthening of the state support of technical and technological updating of the entities. The key instrument of the state stimulation of technical and technological updating application of the regression taxation is offered.

**Keywords:** entities of a rail transport, technical and technological updating, state support, investments, regression taxation.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Підприємства залізничного транспорту є важливою складовою транспортно-логістичного комплексу країни, яка забезпечує ефективне функціонування залізничного транспорту, його інтеграцію до європейської та світової транспортної мережі. На сьогоднішній день підприємства залізничного транспорту мають ряд проблем, які впливають на рівень економічної, соціальної та оборонної безпеки країни. Неefективне державне управління фінансово-економічною та інвестиційною діяльністю залізничного транспорту, нераціональне використання інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту обумовлюють техніко-технологічне відставання галузі, нарощення фізичного та морального зносу рухомого складу, інфраструктури.

В таких умовах виникає необхідність посилення ролі держави в розвитку залізничного транспорту України в аспекті підтримки техніко-технологічного оновлення підприємств залізничної галузі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням розвитку підприємств залізничного транспорту, проблемам відтворення та оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту присвячено роботи багатьох вітчизняних вчених серед яких Л.М.Герасимова, М.О. Мачинська, О.М. Гненний, А.В. Вишнякова, В. Л. Дикань, Ю. А. Рижова, С.В. Каламбер, О.В. Чорновіл, В.А. Воропай, Н.Є. Каличева, О.Г. Кірдіна, Є.В. Талавіра, О.В. Шраменко, К.Ю. Яковлева [1-9]. Однак в роботах не достатньо уваги приділялось визначенню місця держави в

інвестиційному забезпеченні техніко-технологічного оновлення підприємств, формування інструментів державної підтримки.

**Метою статті** є дослідження проблем та джерел оновлення підприємств та основних засобів залізничного транспорту, визначення напрямків та інструментів державної підтримки в сфері забезпечення підприємств залізничного транспорту інвестиційними ресурсами.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Основним завданням підприємств залізничного транспорту є забезпечення потреб економіки та населення у перевезеннях. Досягалося це завдяки надлишку технічних потужностей, створених за часів СРСР за рахунок централізованого бюджетного фінансування. За останні 25 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувались виключно за рахунок власних коштів залізниць, які не дозволяють забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано [10].

Знос основних виробничих фондів підприємств залізничного транспорту складає понад 90%, при цьому активної частини (рухомого складу) понад 95%. Строк служби 88,1% електровозів та 87,9% тепловозів інвентарного парку Укрзалізниці перевищував 26 років [2; 4], фізичний рівень зносу вантажних магістральних тепловозів наближається до 100%. Значна частина рухомого складу експлуатується за межами встановленого нормативного терміну служби [1]. Через граничну зношеність та низьку продуктивність пасажирського рухомого складу майже вичерпано резерви провізних спроможностей в пасажирських перевезеннях. Неприйняття дієвих заходів щодо оновлення пасажирського рухомого складу призведе до неможливості виконання пасажирських перевезень в повному обсязі та, як наслідок, зниження мобільності населення [10].

Пропускна спроможність окремих ділянок та напрямків залізниць знаходиться на критичній межі. На сьогодні більш ніж 800 км залізничної колії потребує модернізації [1]. А у зв'язку з неможливістю виконання ремонтних робіт та робіт з модернізації колії в повному обсязі кожного року майже на 30% зростатиме кілометраж вітчизняних залізничних магістралей, котрі потребують негайного ремонту [5]. З метою ліквідації «вузьких місць» на мережі залізниць України, покращення техніко-екс-

плуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури необхідно провести їх технічне переоснащення та модернізацію [1].

Основними джерелами фінансування техніко-технологічного оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту є власні кошти, а саме амортизаційні відрахування та нерозподілений прибуток. Однак у період 1992-2014 років темпи зростання цін на споживану продукцію перевищували зростання тарифів на перевезення, що не дозволяло оновлювати рухомий склад та інфраструктуру за рахунок власних коштів залізниць. Передбачені Законом України «Про залізничний транспорт» (постанова Верховної Ради України № 274/96-ВР від 04.07.96) кошти з бюджету на будівництво і модернізацію магістральних ліній та придбання рухомого складу для пасажирських перевезень не виділялись. Практично не виділялись кошти з місцевих бюджетів на придбання електро- та дизель-поїздів для перевезень пасажирів у приміському сполученні, збитки від соціально-необхідних приміських пасажирських перевезень повністю не відшкодовувались [1].

З впровадженням програми реформування залізничного транспорту, створенням ПАТ «Українська залізниця» на залізниці та підприємства, на баланс яких в подальшому будуть переведені основні засоби, зокрема рухомий склад (локомотиви, вагони), зросте фінансове навантаження, пов'язане з їх оновленням. Передача рухомого складу у власність промислових підприємств залізничного транспорту та приватним операторам сприятимуть зростанню вартості оренди рухомого складу та, як наслідок, зростанню тарифів на перевезення, що в свою чергу призведе до відтоку вантажовласників, скороченню обсягів перевезень.

На сьогодні потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольняються лише на 25-30%. В той час як обсяги інвестицій у розвиток залізничного транспорту в розвинених країнах сягають 10-15%, в Україні інвестиції становили 7,1%. В умовах зношеності матеріально-технічної бази та дефіциту щорічної фінансової підтримки, залізничний транспорт може стати стримуючим фактором в формуванні ринку і розвитку продуктивних сил [1].

Таким чином, основними проблемами інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту є недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність

державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі, низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам.

Потреба в коштах, необхідних для виконання секторальної політики складає приблизно 20-30 млрд. грн. щорічно (без урахування коштів, необхідних для відновлення зруйнованої інфраструктури залізничного транспорту в зоні проведення антитерористичної операції на сході України), в тому числі [10]:

- на оновлення рухомого складу – 15-20 млрд. грн.;
- на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, рухомого складу – 4-6 млрд. грн.;
- на реалізацію інвестиційних проектів – близько 2 млрд. грн.

До основних джерел фінансування інвестицій на залізничному транспорті належать [7]:

- власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування);
- кошти державного і місцевого бюджетів, які можуть надаватися на зворотній та незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотка за наданими кредитами;
- кошти позабюджетних фондів;
- кредити банків та інших фінансових установ;
- облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів;
- лізинг.

Позикові кошти характеризуються високою вартістю по наданню та обслуговуванні кредитів, тому для підприємств залізничного транспорту є недоступними. Залучення акціонерного капіталу пов'язано з проблемою розвитку інфраструктури галузевого фондового ринку.

Важливу роль в формуванні інвестиційних ресурсів відіграють власні засоби підприємств залізничного транспорту, які формувалися на основі отриманого чистого грошового потоку від вантажних перевезень. Однак сьогодні, в умовах скорочення обсягів виробництва та низької рентабельності вантажних перевезень (низьких тарифів) отриманих доходів не достатньо для забезпечення оновлення основних засобів залізниць.

До перспективних джерел фінансування інвестицій у розвиток залізничного транспорту належить й проектне фінансування, що найчастіше у світовій практиці трактується як такий тип його організації, коли доходи, отримані в результаті реалізації проекту, є єдиним джерелом погашення боргових зобов'язань [7].

В умовах реформування залізничного транспорту техніко-технологічному оновлення підприємств галузі потребує посиленої державної підтримки в напрямках [6]:

- посилення ролі держави у забезпеченні інвестиційного процесу, тобто розвиток механізмів державних гарантій, підвищення координуючої ролі, а також збільшення обсягів державних інвестицій;

- створення на залізничному транспорті сприятливого інвестиційного клімату для вітчизняних та іноземних інвестицій в усіх сферах – податковій, валютній, митному контролю та ін.;

- залучення комерційних банків до участі у фінансуванні тих об'єктів залізниць, які орієнтовані на вирішення нагальних потреб підвищення їхніх експлуатаційних характеристик та безпеки руху;

- активізація роботи комерційних банків по залученню заощаджень населення за рахунок підвищення якості обслуговування та надання низки додаткових кредитних послуг з метою збільшення обсягу фінансових операцій на інвестиційному ринку галузі.

Крім вище зазначеного до пріоритетних напрямків державної підтримки техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту пропонуємо віднести:

- формування пакету державних гарантій, які всебічно стимулюватимуть зростання капітальних вкладень та розвиток інвестиційних процесів;

- впровадження регресійного оподаткування прибутку підприємств залізничного транспорту;

- розвиток державно-приватного партнерства, яке сприятиме реалізації інноваційно-інвестиційних проектів щодо оновлення підприємств на основі залучення коштів держави та приватних інвесторів.

Ключовим елементом державної підтримки техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту є формування механізму податкового стимулювання інвестиційної активності та технічного оновлення підприємств, основним інструментом якого є податок на прибуток. При цьому стимулювання техніко-технологічного оновлення під-

приємств залізничного транспорту за допомогою регулювання податку на прибуток може здійснюватися наступними шляхами: зведення бази оподаткування, надання податкових пільг, регулювання ставки на податок.

В якості інструменту, здатного забезпечити узгодження фінансових інтересів держави і підприємств залізничного транспорту пропонуємо застосувати регресійне оподаткування прибутку.

Одним з видів регресивного оподаткування може стати динамічний оподаткування, що передбачає зміну податкової ставки (не тільки зниження, але і підвищення) в залежності від зміни бази оподаткування. У динамічній моделі оподаткування ставка податку на прибуток є змінною величиною і залежить від економічних результатів здійснення технічного оновлення підприємства, в якості яких можуть бути рівень використання виробничої потужності і коефіцієнт завантаження обладнання. При цьому найбільш дієвою і ефективною є така модель оподаткування, застосування якої надає підприємствам можливість подальшого зниження податкової ставки при досягненні більш високих економічних результатів. Такий механізм оподаткування передбачає зниження ставки оподаткування не за встановленою в централізованому порядку статичної шкалою, а в залежності від темпів зростання прибутку підприємства, досягнутих в результаті здійснення техніко-технологічного оновлення, що може бути досягнуто як за тривалий, так і за більш короткий період часу [11].

Застосування регресійного оподаткування прибутку є фактором стимулювання процесу технологічного та інноваційного розвитку підприємства оскільки сприятиме зниженню

ставки спадкування при щорічному зростанні прибутку підприємства. Зниження ставки оподаткування здійснюється безперервно і дає можливість підприємству направляти додаткові інвестиції для здійснення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту.

Використання такого інструменту дозволить отримати вигоди для держави, а саме додаткові надходження до бюджету, сприятиме скороченню урядових трансфертних платежів (як результат створення великих можливостей для зайнятості), зменшенню масштабів ухилення від сплати податків, викликане зниженням податкових ставок.

**Висновок.** Оскільки залізничний транспорт є стратегічним комплексом, який забезпечує потреб реального сектору економіки та населення у перевезеннях, одним із ключових завдань держави є забезпечення належної підтримки розвитку підприємств залізничного транспорту, особливо за умови необхідності техніко-технологічного оновлення основних засобів підприємств.

Державна підтримка повинна проявлятися в формуванні сприятливих умов залучення інвесторів, створення сприятливого інвестиційного клімату, удосконалення інвестиційної політики країни, розробка заходів щодо зниження відсоткових ставок залучених коштів, розвиток державно-приватного партнерства. Одним із ключових інструментів державного стимулювання техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту запропоновано застосування регресійного оподаткування прибутку, що базується на узгодженості інтересів держави та підприємств залізничного транспорту.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Герасимова Л.М. Основні фонди Укрзалізниці: проблеми використання [Електронний ресурс] / Л.М. Герасимова, М.О. Мачинська. – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=76324>
2. Гненний О.М. Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві / О.М. Гненний, А.В. Вишнякова // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2015. – Вип. 9. – С. 105-112.
3. Дикань В.Л. Підходи к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В.Л. Дикань, Ю.А. Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Вип. 48. – С. 55-59.
4. Каламбер С.В. Відтворення основних засобів у системі забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / С.В. Каламбер, О.В. Чорновіл, В.А. Воропай. – Режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/1564/1/907kalam.pdf>
5. Каличева Н.Є. Забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту через оновлення основних фондів колійного господарства / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 33. – С. 45-49.

6. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: [Монографія] / О.Г. Кірдіна – Х:УкрДАЗТ, 2011. – С. 311-312.
7. Талавіра Є.В. Організаційно-економічні фактори впливу та принципи інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів [Електронний ресурс] / Є.В. Талавіра // Ефективна економіка. – 2013. – № 2. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/>
8. Токмакова І.В. Сучасні підходи до вирішення проблеми оновлення рухомого складу залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 25. – С. 2-84.
9. Шраменко О. В. Обґрунтування напрямків створення стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту / О. В. Шраменко, К. Ю. Яковлева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Вип. 48. – С. 79-83.
10. Інформація про Українські залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>
11. Швець І. Приминение регрессионного налообложения прибыли для стимулирования технического обновления производства [Електронний ресурс] / І. Швець, А. Следь. – Режим доступа: <http://ea.dgtu.donetsk.ua>