

ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНО ОБҐРУНТОВАНОЇ ПЛАТИ ЗА ПОСЛУГИ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

PRECONDITIONS OF ECONOMIC REASONABLE FEE'S FORMING FOR SERVICES WHICH ARE GIVEN BY THE ENTERPRISES OF INDUSTRIAL RAILWAY

Галина ЖУКОВА,
департамент залізничного транспорту,
Міністерство інфраструктури України



Galyna ZHUKOVA,
Department of railway transport,
Ministry of Infrastructure of Ukraine

На сьогодні економічна й політична системи України зазнають певних перетворень. У 2010 році Комітетом з економічних реформ при Президенті України розроблено Програму економічних реформ України на 2010-2014 роки, яка стосується майже всіх галузей економіки держави і в свою чергу впливає також на діяльність підприємств промислового залізничного транспорту.

Так, прийняття нового Податкового кодексу є стартом податкової реформи, метою та завданнями якої є забезпечення сталого економічного зростання на інноваційно-інвестиційній основі з одночасним збільшенням сукупних податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів і державних цільових фондів. Відповідно необхідним є вирішення таких стратегічних завдань:

□ зміцнення позиції вітчизняного бізнесу в міжнародній конкурентній боротьбі за рахунок зменшення частки податків у витратах підприємств і скорочення витрат часу платників на нарахування й сплату податків;

□ підвищення ефективності адміністрування податків;

□ побудова цілісної і всеосяжної законодавчої бази з питань оподаткування, гармонізованої із законодавством ЄС;

□ встановлення податкової справедливості для відновлення рівних умов конкуренції в економіці України;

□ зменшення глибини соціальної нерівності.

Свій певний вплив на роботу підприємств промислового залізничного транспорту матиме реформа системи пенсійного страхування, метою якої є посилення соціального захисту осіб, які втратили працездатність, забезпечення гідного рівня їх життя в результаті стійкого розвитку пенсійної системи на засадах збалансованості інтересів пенсіонерів та громадян, які працюють.

Також однією з ключових реформ зазначеної Програми є розділ «Модернізація інфраструктури та базових секторів», що включає в себе підрозділ «Розвиток транспортної інфраструктури», метою якого є поліпшення якості наявних і побудова нових об'єктів транспортної інфраструктури для потреб економічного розвитку й підвищення якості життя громадян.

Безперечно, саме цей підрозділ буде мати найвагомий вплив на діяльність підприємств промислового залізничного транспорту,

що безпосередньо співпрацюють із залізницями України.

Постановою Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 №1106 затверджено нову редакцію Державної цільової програми реформування

залізничного транспорту на 2010-2019 роки (далі – Програма). Відповідно до Програми, реформування планується здійснити в три етапи протягом 9 років. Початку реалізації кожного нового етапу реформування передуватиме детальний аналіз результатів здійснення заходів попереднього етапу з метою відстеження його результативності та, за необхідності, вчасного коригування заходів наступного етапу реформування з метою недопущення ризиків безповоротних дій.

Також одним із шляхів підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту Програмою визначено наступні заходи:

□ впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень;

□ ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних шляхом впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень;

□ залучення коштів місцевих бюджетів для будівництва й реконструкції залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, придбання залізничного рухомого складу для приміського сполучення;

□ здійснення ефективної соціальної політики та підвищення рівня соціального захисту працівників залізничного транспорту.

Відповідно до Закону України «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» до статутного капіталу Товариства увійде майно залізничного транспорту загального користування, у тому числі установи та об'єкти соціальної сфери.

Створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом забезпечить розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищить

У статті розглянуто певні перетворення економічної та політичної систем України, що має значний вплив на роботу підприємств промислового залізничного транспорту. Наведено показники значного відставання транспортної інфраструктури, що зумовлює гальмування розвитку економіки і не задовольняє потреб населення в необхідній рухливості. Доведено необхідність розробки й реалізації методичних підходів щодо формування та визначення плати за послуги, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту.

The article deals with certain transformations of economic and political system of Ukraine, which has considerable influence on the industrial enterprises of railway transport. The figures are considerably behind transport infrastructure, which leads to inhibition of development of economy and population aren't satisfied in the required mobility. The necessity of developing and implementing of methodological approaches to the formation and determination of fees for services provided by enterprises of the industrial railway is proved.

ефективність його функціонування, забезпечити задоволення потреб національної економіки й населення в перевезеннях, покращити якість та зменшити розмір транспортної складової у вартості товарів і послуг.

Вирішення питань реформування передбачається здійснити шляхом:

□ розмежування господарських функцій і функцій державного управління;

□ утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг (далі – Товариство), у володінні якого перебуватимуть об'єкти інфраструктури залізничного транспорту загального користування (далі – об'єкти інфраструктури);

□ формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності (вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученні, пасажирські перевезення в приміському та регіональному сполученні, утримання й експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, утримання соціальної сфери);

□ підвищення рівня конкуренції за рахунок гарантування суб'єктам господарювання незалежно від форми власності рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах та на суміжному ринку;

□ формування конкурентного потенціалу на зовнішньому ринку транспортних послуг;

□ створення стимулів для підвищення ефективності діяльності учасників такого ринку;

□ забезпечення рівного доступу всіх суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури;

□ впровадження фінансово-економічної моделі, здатної забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності на основі планово-кошторисного фінансування;

□ збільшення обсягу інвестицій у залізничний транспорт та впровадження інноваційної моделі розвитку;

□ залучення коштів місцевих бюджетів для будівництва й реконструкції залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, придбання залізничного рухомого складу для приміського сполучення;

□ розроблення та впровадження інноваційних транспортних і логістичних технологій;

□ удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту;

□ проведення ефективної соціальної політики та підвищення рівня соціального захисту працівників залізничного транспорту.

Проведення реформування дасть змогу:

□ забезпечити подальший розвиток і підвищити ефективність функціонування галузі;

□ прискорити розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень, створити передумови для утворення нових суб'єктів господарювання різних форм власності, що здійснюватимуть вантажні та пасажирські перевезення;

□ підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту на внутрішньому й зовнішньому ринку транспортних послуг;

□ підвищити інвестиційну привабливість галузі;

□ вирішити питання надання галузі державної підтримки для закупівлі рухомого складу, будівництва об'єктів за-

лізничного транспорту, що мають соціальне значення, та компенсації збитків, пов'язаних з пільговими перевезеннями пасажирів;

□ задовольнити потреби національної економіки й населення в перевезеннях;

□ підвищити рівень використання транзитного потенціалу держави;

□ прискорити інтеграцію вітчизняного залізничного транспорту в європейську та світову транспортні системи;

□ підвищити рівень безпеки перевезень;

□ забезпечити:

– збільшення обсягів перевезень (орієнтовно на 20-25%);

– підвищення продуктивності праці (в 1,6 раза);

– відносне зменшення собівартості перевезень (на 15%);

– зменшення обсягу питомих витрат енергоресурсів на тягу поїздів (на 15%);

– скорочення строків доставки і переробки вантажів.

Разом з тим процес реформування залізничної галузі безпосередньо стосується підприємств промислового залізничного транспорту.

Так, відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки на третьому етапі (2016-2019 роки) передбачається, крім інших заходів, утворення місцевих залізниць, що володіють об'єктами інфраструктури та рухомим складом, на базі підрозділів промислового залізничного транспорту, малодіяльних та вузькоколейних дільниць.

Враховуючи перспективи подальших перетворень під час проведення реформування залізничної галузі, сучасні умови господарювання в структурних підрозділах ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», які пов'язані з розвитком та удосконаленням економічних відносин на ринку транспортних послуг, актуалізують проблему подальшого підвищення ефективності функціонування підприємств промислового залізничного транспорту.

Відставання транспортної інфраструктури призводить до того, що гальмується розвиток економіки й не задовольняються потреби населення в необхідній рухливості. Це державна проблема вищої категорії важливості.

Особливо гостро негативні тенденції та проблеми відчувають користувачі послуг підприємств промислового залізничного транспорту: вантажовласники й населення. Відставання вітчизняного вантажного залізничного транспорту в організаційному, технологічному та технічному відношенні від світового рівня дуже серйозне, і ця ситуація може розглядатися як критична для економіки й суспільства.

Фахівці відзначають такі головні критичні точки та головні ризики: низький темп модернізації галузі в цілому, вкрай низький рівень технічного стану фондів (рухомого складу та колії), різко зросли загальні й питомі витрати (і тарифи), перманентно виникає дефіцит вагонів і локомотивів.

Виробничі фонди (в першу чергу вагони й локомотиви) не тільки в дефіциті, а й за своїм віковим рівнем і технічним станом підлягають практично повній заміні. На цих фондах підвищити ефективність роботи підприємств промислового залізничного транспорту неможливо.

Наведемо деякі показники стану основних фондів ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» (рис. 1).

Локомотивний парк налічує 168 тепловозів, з яких відпрацювали нормативний термін служби – 158, що становить 94% від загальної кількості. Найбільший строк експлуатації – за 45 років (нормативний термін – 25 років) – мають тепловози серії ТЕМ1М, ЧМЕ3 та ТЕМ2 1965-1970 років випуску, які донині працюють. Також в експлуатації знаходяться 9 одиниць тепловозів серії ТГМ4 та 8 одиниць серії ТГМ6,



Рис. 1. Стан рухомого складу ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»

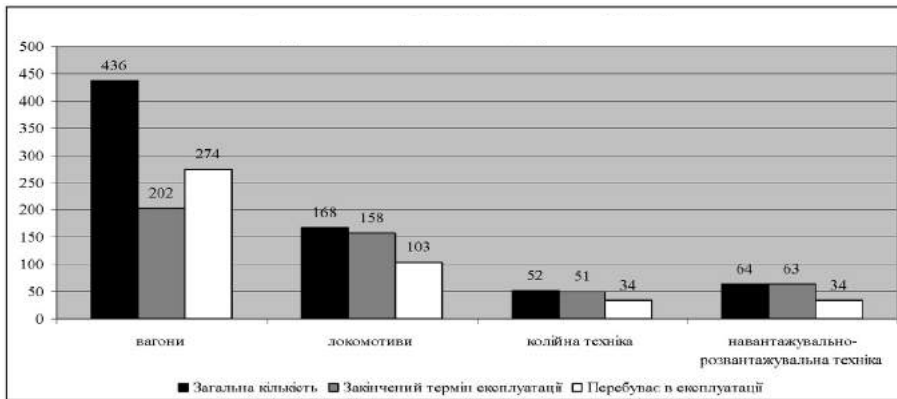


Рис. 2. Локомотиви, які знаходяться на балансі ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»

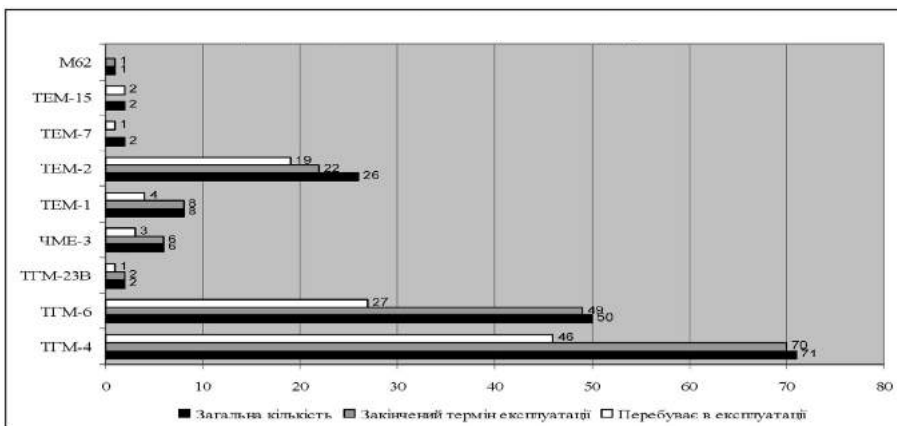
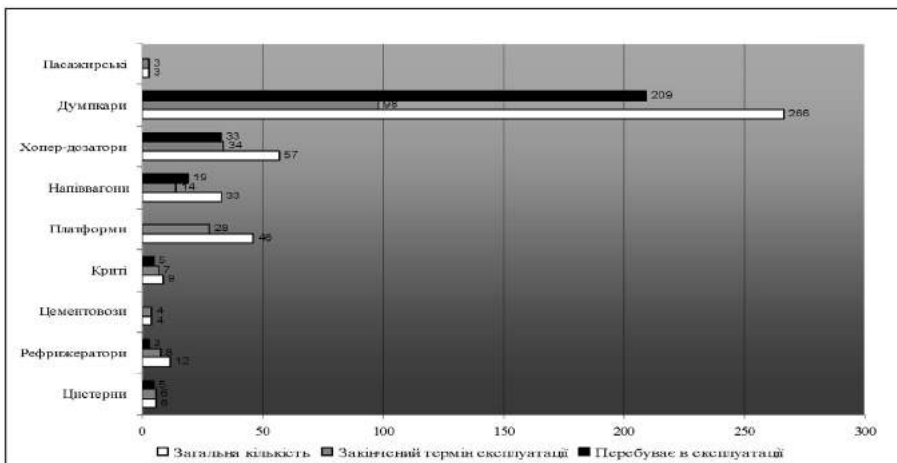


Рис. 3. Вагони, які знаходяться на балансі ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»



яким понад 35 років, при нормативному терміні служби 20 років (рис. 2).

Основна частка експлуатаційної роботи виконується більш легкими 4-вісними маневровими тепловозами з гідропередачами серії ТГМ4, ТГМ6. На більш навантажених дільницях експлуатуються 6-вісні маневрові тепловози з електродережкою серії ЧМЕ3, ТЕМ1М, ТЕМ2, ТЕМ7.

Всього на балансі ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» – 441 вагон, у т. ч.: думпкарів – 266, хопер-дозаторів – 57, напіввагонів – 33, платформ – 46, критих – 9, цементовозів – 4, цистерни – 8, рефрижераторних – 12, пасажирських – 5 та інших – 1 (рис. 3).

З усього інвентарного парку вагонів, робочий парк становить – 277 вагонів, неробочий – 103 та 60 – використовуються для власних потреб.

До 2015 року 28 вагонів робочого парку через закінчення терміну служби будуть не придатні до експлуатації.

Розгорнута довжина залізничних колій ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» становить 982,5 км, з них 865,9 км експлуатуються, а 116,6 км не експлуатуються з причин відсутності обсягів перевезень, ліквідації підприємств, що обслуговувались філіями та через незадовільний технічний стан. Середня непридатність дерев'яних шпал – 28%.

Дефектні рейки на 86,3 км, рейки легкого типу Р-43 та легші (морально застаріли) вкладені на 312,5 км колій або 31,8 % від розгорнутої довжини.

На балансі ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» знаходиться 2461 комплект стрілочних переводів, у тому числі: 222 комплекти обладнані засобами електричної централізації, 244 комплекти дефектних стрілочних переводів, 1074 комплекти легкого типу, або 43,6% від загальної кількості. Переважна більшість стрілочних переводів (1996 комплектів або 81%) вкладені на шпалах та щелепній основі.

Виходячи з вищевикладеного та враховуючи, що до цього часу головні, ходові та з'єднувальні колії експлуатуються з рейками легкого типу (Р-43 і легші), є нагальна потреба провести в найближчий період модернізацію верхньої будови колії, а саме: укладання більш міцної рейко-шпальної решітки із залізобетонними шпалами, змонтованої повністю із старопридатних матеріалів або в поєднанні старопридатних з новими, виконати роботи щодо модернізації стрілочних переводів новими чи старопридатними на нових або старопридатних шпалах чи нових дерев'яних брусах.

На даний час на балансі Товариства знаходиться 54 колійні машини, у т.ч.: дрезини ДГКу – 10, автодрезини АГМу – 17, МСШу – 10, ПРМ-3 – 11, ШПМ – 4, СМ-2 – 2, СДПМ – 1.

Для подовження терміну використання існуючої колійної техніки необхідно провести її ремонт та модернізацію. Таким чином, планується відремонтувати 17 одиниць колійної техніки на загальну суму 497 тис. грн.

За таких умов тарифоутворення на підприємствах промислового залізничного транспорту має бути адекватним до параметрів, структури й умов роботи таких підприємств в умовах реформування як економіки України загалом, так і в умовах реформування залізничної галузі зокрема.

Економічне обґрунтування плати за послуги, що надаються ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», є складним завданням, яке вимагає проведення глибоких теоретичних досліджень, розробки методичних підходів і комплексних рішень.

Визначення економічно обґрунтованої плати за послуги, що надаються ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», необхідно здійснювати відповідно до показників фінансової звітності підприємств промислового залізничного транспорту. Фінансова звітність ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» – це звітність, яка складається ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» та його відокремленими підрозділами (філіями).

Фінансова звітність підприємств промислового залізничного транспорту, що входять до складу ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», складається відповідно до положень бухгалтерського обліку та звітності, затверджених наказом Міністерства фінансів України «Про затвердження Положень (стандартів) бухгалтерського обліку» від 31.03.1999 року №87, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України від 21.06.1999 року за № 391/3684.

Відповідно до зазначених Положень, фінансова звітність складається з балансу, звіту про фінансові результати, звіту про рух грошових коштів, звіту про власний капітал і приміток до звітів.

Враховуючи викладене, система показників діяльності підприємств промислового залізничного транспорту має ґрунтуватися на таких формах звітності:

□ форма № 1 «Баланс» (Ф.1) – звіт про фінансовий стан підприємства, який відображає на певну дату склад його майна і коштів та джерела їх формування (тобто його активи, зобов'язання і власний капітал в узагальненому вартісному вимірнику). Складання балансу має на меті надання користувачам повної, правдивої та неупередженої інформації щодо фінансового стану підприємства на звітну дату;

□ форма № 2 «Звіт про фінансові результати» (Ф.2) – бухгалтерський документ, в якому зазначаються доходи й витрати звітного періоду. Він дає змогу визначити основні причини прибутковості (збитковості) підприємства. Метою складання цього звіту є надання користувачам повної, неупередженої та правдивої інформації про доходи, витрати, прибутки та збитки від діяльності підприємства за звітний період часу з тим, щоб вони могли приймати економічно обґрунтовані управлінські рішення;

□ форма № 3 «Звіт про рух грошових коштів» (Ф.3) – наводиться інформація про наявність, джерела надходження та напрямки використання коштів на підприємстві за звітний та попередній періоди. Метою складання звіту є надання користувачам повної, правдивої та неупередженої інформації про зміни, що відбулися в грошових коштах підприємства та їх еквівалентах за звітний період.

□ форма № 4 «Звіт про власний капітал» (Ф.4) – розкриває види власного капіталу та зміни, що в ньому відбулися протягом звітного періоду. Мета звіту – надання користувачам повної, достовірної інформації про зміни в капіталі підприємства протягом звітного періоду;

□ форма № 5 «Примітки до річної фінансової звітності» (Ф.5) – примітки до фінансової звітності складаються до річної звітності. Метою складання цього звіту є розкриття призначень та умов використання кожного елементу капіталу підприємства.

Фінансові звіти містять статті, склад і зміст яких визначаються відповідними положеннями (стандартами).

До фінансової звітності включаються показники діяльності філій, представництв, відділень та інших відособлених підрозділів підприємства.

Також даними положеннями визначено, що звітним періодом для складання фінансової звітності є календарний рік. Баланс підприємства складається на кінець останнього дня звітного періоду. Проміжна (місячна, квартальна) звітність,

яка охоплює певний період, складається наростаючим підсумком з початку звітного року.

Враховуючи викладене, а також те, що підприємства промислового залізничного транспорту мають специфічні ознаки й технологічні особливості участі в процесі виробництва транспортної продукції та надання послуг його користувачам, існує необхідність розрахунку економічно обґрунтованої плати за послуги, що надаються ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ».

Важливою передумовою формування економічно обґрунтованої плати за послуги, що надаються ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», є виділення інфраструктурної складової в тарифах на перевезення, що сприяє утворенню на базі цілого ряду підприємств промислового залізничного транспорту нового виду економічної діяльності – «утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури». Основними функціональними обов'язками цього виду економічної діяльності є утримання інфраструктури ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» у справному технічному стані з урахуванням вимог, що зумовлюються розвитком вантажного руху.

У нових умовах господарювання та організації управління значно зростає роль і значення підприємств промислового залізничного транспорту, що входять до складу ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», які повинні працювати як бізнес-одиниці, відповідальні за технічний стан своїх об'єктів та рішення задач інфраструктурного комплексу. Адже саме на них покладається основне навантаження й відповідальність за вирішення найважливішої задачі – підтримка об'єктів залізничної інфраструктури у справному технічному стані для забезпечення безпеки перевезень та якості експлуатаційної роботи шляхом проведення ремонтних та планово-попереджувальних робіт, а також аварійно-відновлюючих ремонтів.

Розробка й реалізація методичних підходів щодо формування та визначення плати за послуги, що надаються ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» при широкому застосуванні автоматизації та інформаційних технологій, дозволить забезпечити ліквідацію витратних методів господарювання, розвиток інфраструктури за рахунок застосування сучасних технологій та обладнання в сфері комплексного утримання та управління підприємствами промислового залізничного транспорту, що входять до складу ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ». Це також сприятиме формуванню прозорих тарифів на послуги, які надаються такими підприємствами, що в свою чергу покращить порозуміння між контролюючими органами, такими як Антимонопольний комітет України та Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва, а також із клієнтами ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ».

ЛІТЕРАТУРА

1. Програма економічних реформ України на 2010-2014 роки.
2. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Положень (стандартів) бухгалтерського обліку» від 31.03.1999 р. № 87, зареєстровано в Міністерстві юстиції України від 21.06.1999 р. за № 391/3684.
3. Закон України «Про залізничний транспорт».
4. Методичні рекомендації щодо формування тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, що надаються ВАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 30.11.2007 р. № 1094.
5. Закон України від 03.12.1990 р. № 507-XII «Про ціни і ціноутворення».
6. Програма перспективного розвитку ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» на період до 2015 року.