

## **НЕОБХІДНІСТЬ УДОСКОНАЛЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ВІДТВОРЕННЯ ВЕРХНЬОЇ БУДОВИ КОЛІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ**

**ДЕМЧЕНКО М.А., ВИКЛАДАЧ,  
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТУ**

Відтворення основних засобів залізниць є надзвичайно актуальним питанням в умовах прогресуючого старіння їх матеріально-технічної бази та поживавлення національної економіки, що призводить до зростання попиту на послуги з перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом.

Стан основних засобів колійного господарства на сьогоднішній день можна вважати незадовільним. Особливо це стосується верхньої будови колії. При розгляді питання підвищення ефективності фінансово-економічного механізму їх відтворення виникає розуміння того, що резерви покращення ситуації слід шукати перш за все в удосконаленні амортизаційної політики.

Суттєвим недоліком в організації економічної роботи з верхньою будовою колії виступає неповна узгодженість технічного обліку даного об'єкта основних засобів у технічному відділі та бухгалтерського обліку.

У технічному обліку інформація про наявність та стан верхньої будови колії є більш деталізованою та повною. Облік ведеться за ділянками, кожна ділянка деталізована по кілометрам, кожен кілометр – по пікетам, тобто в технічному паспорті колії обліковується кожен кілометр колії, кожен стрілочний перевід окремо. У бухгалтерському обліку дані враховуються за міжстанційними перегонами, за ділянками перегонів. Це викликає значні неточності при визначенні первісної (переоціненої) вартості і суми зносу.

Крім того, на практиці можна зустріти такі приклади ділянок верхньої будови колії, коли за даними бухгалтерського обліку об'єкт знаходиться в експлуатації 50 років і більше, але фактично в результаті проведення модернізації створюється майже повністю оновлений об'єкт.

Вищенаведене вимагає розробки концепції життєвого циклу верхньої будови колії як особливого об'єкта основних засобів, яка дає економічно обґрунтоване уявлення про природу і особливості протікання відтворювальних процесів стосовно даного засобу праці.

Переважаюча частка амортизаційних відрахувань у структурі джерел капітальних вкладень в оновлення верхньої будови колії, а також недостатність даних коштів вимагають розробки концепції LRE-менеджменту відтворення верхньої будови колії як системи управління амортизацією даного об'єкта основних засобів з метою забезпечення процесу нормального відтворення.

Удосконалення поняття верхньої будови колії як об'єкта основних засобів дає можливість більш повної інтеграції фінансово-економічної і технічної сфер діяльності структурних підрозділів колійного господарства та уникнення процесу декапіталізації.

Методичні підходи до нарахування амортизаційних відрахувань підлягають перегляду шляхом застосування концепції комбінованого методу амортизації верхньої будови колії, яка поєднує прямолінійний і виробничий методи. Для ділянок, на яких передбачається завершення строку експлуатації внаслідок пропуску нормативної кількості тон бруто вантажу, слід використовувати виробничий метод амортизації. Для ділянок, на яких передбачається завершення строку експлуатації внаслідок закінчення нормативного терміну експлуатації в роках, слід використовувати прямолінійний метод амортизації.

Проблемою є те, що існуючі методи амортизації не враховують інтенсивності використання залізничної колії, маси, швидкості руху поїздів, навантажень на вісь. Перехід на комбінований метод амортизації слід здійснювати для кожної окремої одиниці верхньої будови колії з моменту виконання модернізації чи капітального ремонту.

Загалом варто удосконалювати фінансово-економічний механізм відтворення верхньої будови колії шляхом введення поняття «синхронізаційно-протидеградаційний фінансовий механізм відтворення верхньої будови колії залізниць в умовах переважаючого використання власного капіталу».

Поняття «синхронізація» використовується в значенні приведення процесів зношування верхньої будови колії, накопичення

амортизаційних відрахувань і виникнення потреби в оновленні до такого стану їх протікання, коли певні стадії даних процесів здійснюються у визначеному порядку або послідовності.

Поняття «протидеградаційний» використовується з тієї причини, що в сучасних умовах господарювання залізниць мова про розширене відтворення практично не йде. Постає питання забезпечення принаймні простого відтворення, або ліквідації звуженого відтворення. За умов відсутності коштів на ремонт, модернізацію і заміну основних засобів новими відбувається деградація виробничого потенціалу підприємства.

В основі згаданого удосконалення лежать, серед іншого, доопрацьовані теоретичні підходи до проблем відтворення основних засобів в площині уточнюючої класифікації відтворювальних процесів залежно від напрямку руху виробничого потенціалу, а також теоретико-практичні підходи до визначення ефекту від покращення якісного стану верхньої будови колії, що передбачає дослідження впливу запропонованих заходів на зовнішнє і внутрішнє середовище підприємства.

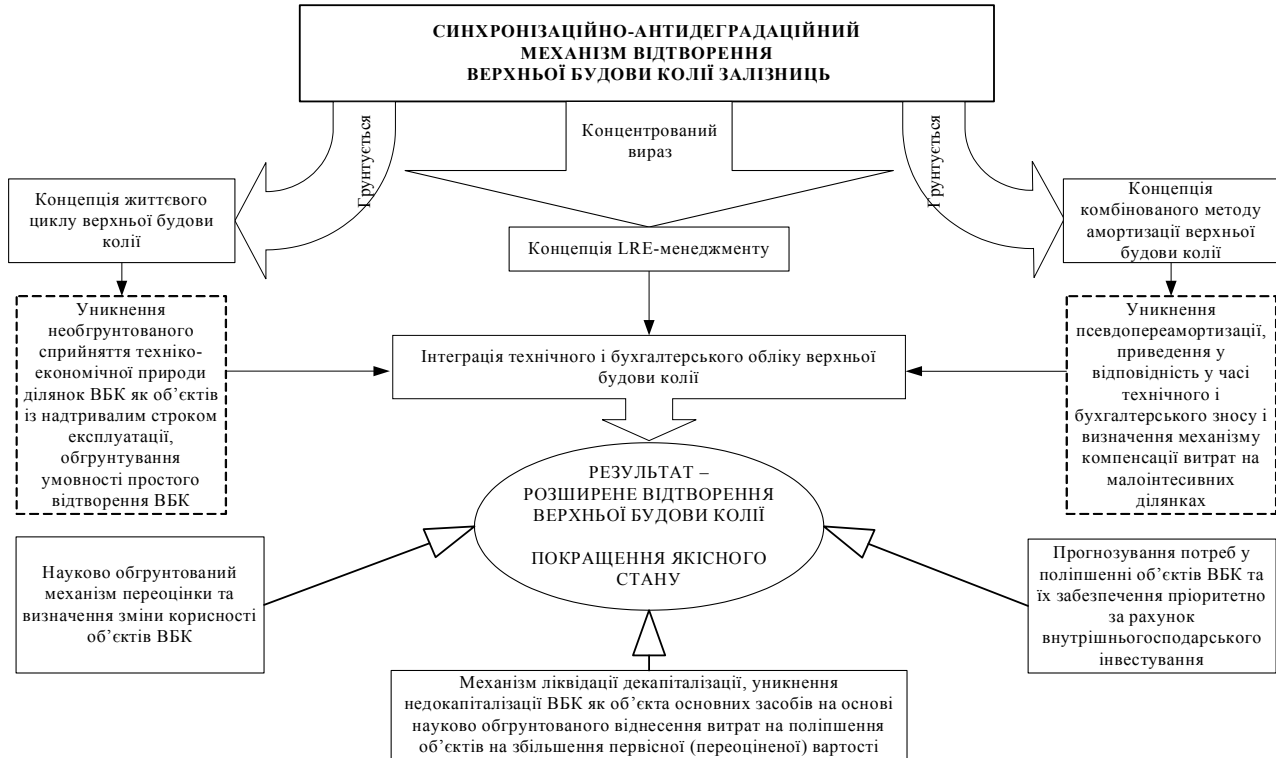
Ефект від розробки синхронізаційно-протидеградаційного фінансового механізму відтворення верхньої будови колії залізниць має прояв у більш, ніж у трьох основних площинах:

1) у площині комерційної діяльності залізниць – збільшення пропускної і провізної спроможності ліній, що дасть можливість отримати додаткові доходи;

2) у площині експлуатаційної діяльності – покращення якісних показників використання рухомого складу, що призводить до економії експлуатаційних витрат;

3) у множині площин охорони праці залізничників, безпеки життєдіяльності пасажирів та інших людей, екологічної, іміджевої – це зменшення ризиків надзвичайних подій, що має як економічні, так і соціальні результати.

Запровадження згаданого механізму можливе лише за умови використання сучасних засобів обчислювальної техніки та створення відповідного програмного забезпечення.



**Рис. 1. Удосконалений фінансово-економічний механізм відтворення верхньої будови колії**