УДК 336.645.1:336.67:656.2

Ольга Кравченко, д.е.н., доцент
(професор кафедри «Фінанси і кредит», Державний університет інфраструктури та технологій)
Катерина Міхалева
(студентка магістратури ФБСіС-17, Державний університет інфраструктури та технологій)

СТАН НЕОБОРОТНИХ АКТИВІВ ЯК СКЛАДОВА ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Стаття присвячена дослідженню впливу необоротних активів на фінансову безпеку ПАТ «Укрзалізниця». Розглянуто підходи до визначення поняття «фінансова безпека» підприємства. Визначено відмінності між екстенсивним і інтенсивним підходами до забезпечення фінансової безпеки. Показано, що за часів незалежності України фінансова безпека залізничного транспорту мала екстенсивний характер і забезпечувалася шляхом «проїдання» виробничого потенціалу, створеного до 1991 р., наслідком чого стало стрімке збільшення фізичного та морального зносу необоротних активів і практично повне вичерпання технічного ресурсу залізниць. Досліджено динаміку формування фінансових ресурсів підприємств залізничного транспорту. Визначено, що фінансова стратегія оновлення необоротних активів має ґрунтуватися на узгодження інвестиційної та кредитної стратегій. Показано, що інвестиційна стратегія залізничного транспорту має розроблятися на основі паритету інвестиційних потреб і доступних обсягів інвестиційних ресурсів із визначенням економічної доцільності вкладень. Формування кредитної стратегії має передбачати оцінку необхідних обсягів фінансування відповідно до інвестиційної стратегії та стратегії розвитку галузі. Запропоновано принципи розробки інвестиційної та кредитної стратегій в умовах дефіциту фінансових ресурсів.

Ключові слова: *необоротні активи, фінансові результати, фінансова безпека, підприємство, залізничний транспорт.*

Постановка проблеми. Економічна безпека є комплексним поняттям, яке характеризує спроможність економіки країни в цілому та її окремих регіонів забезпечувати стабільний розвиток та відповідний захист економічних інтересів як суб'єктів господарювання, регіонів, так і держави в цілому. Це передбачає досягнення такого стану національної економіки, при якому забезпечується її достатньо високе та стійке зростання, ефективне забезпечення економічних потреб, контроль держави за рухом та використанням національних ресурсів, захист

© Кравченко О., Міхалева К., 2018

економічних інтересів держави на національному та міжнародному рівнях. Забезпечення економічної безпеки є гарантією незалежності держави, її фінансово-економічної «успішності» та ефективної життєдіяльності суспільства.

Однією з найголовніших умов забезпечення економічної безпеки держави є розвиток транспортної інфраструктури, що пояснюється її особливим значенням в системі національної безпеки будь-якої держави, у тому числі й України. Різні види транспорту беруть участь у формуванні державного і місцевих бюджетів, у створенні суспільного продукту та національного доходу країни. Крім прямого впливу, транспортні галузі опосередковано впливають і на соціальну сферу через забезпечення нормального рівня міграційних процесів, а також певного рівня соціального захисту робітників. Це є справедливим і для залізничного транспорту, який має виняткове значення для функціонування національної економіки, забезпечуючи цілорічний регулярний рух, перевезення продукції промисловості і мобільність населення.

Однією з головних проблем, що визначає рівень ефективності функціонування залізничного транспорту є його необоротні активи, перш за все ті, що задіяні в процесі перевезень. На кінець 2017 р. вартість необоротних активів ПАТ «Укрзалізниця» становила 249,1 млрд грн, а їхня питома вага у вартості активів – 94,2 % (рис. 1).



Рис. 1. **Динаміка вартості необоротних активів ПАТ «Укрзалізниця» у 2015–2017 рр.**
Джерело: побудовано авторами на основі даних консолідованої фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця» за 2015–2017 рр. [1]

Найбільша частка необоротних активів припадає на основні засоби (у 2017 р. вона склала 94,6%), фізичний і моральний знос яких на кінець 2016 р. склав 98,6% (за даними [1]), що стало результатом відсутності обґрунтованої політики управління основними засобами, нераціональної амортизаційної політики, вимивання оборотних активів із господарського обороту залізничних підприємств тощо. Ситуація погіршується тим, що протягом останніх років ПАТ «Укрзалізниця» не тільки не здійснює інноваційне оновлення основних засобів

необхідними темпами (у 2015 р. придбання основних засобів склало 3,6 млрд грн або 1,4% від їхньої загальної вартості, у 2016 р. – 6,8 млрд грн та 2,7%, у 2017 р. – 10,9 млрд грн або 4,6%), а й скорочує амортизаційні відрахування (у 2017 р. – на 17,9% від рівня 2016 р.) при тому, що витрати на ремонт і обслуговування активів зросло у 2017 р. на 63,6% до 1,8 млрд грн (табл. 1). Наслідком цього стало зменшення перевізних можливостей та пропускної спроможності залізничної інфраструктури, що стає додатковим гальмом розвитку національної промисловості через уповільнення руху товарів і, як наслідок, негативно впливає як на економічну безпеку держави в цілому, так і фінансову безпеку власне підприємств залізничного транспорту через зменшення обсягів вантажних і пасажирських перевезень.

Таблиця 1. **Вартість основних засобів ПАТ «Укрзалізниця» та витрати, пов'язані із їх утриманням та оновленням, у 2015 – 2017 рр., млрд грн**

Показники			
	2015	2016	2017
Вартість основних засобів	259,3	248,0	235,7
Амортизаційні відрахування	7,0	17,9	14,7
Ремонт і обслуговування	5,3	1,1	1,8
Придбання основних засобів	3,6	6,8	10,9

Джерело: складено авторами на основі даних консолідованої фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця» за 2015–2017 рр. [1]

Аналіз досліджень та публікацій. Питанням управління необоротними активами підприємств залізничного транспорту, у тому числі й з позицій їхнього впливу на фінансові результати ПАТ «Укрзалізниця», присвячені праці провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, серед яких слід відзначити Н.І. Богомолову [2], Б.А. Волкова [3], В.П. Ільчука [4], Б.М. Лапидуса [5], Дж. Дрю (Drew, J.) [6], С. Дэнниса (Dennis, S.), У.Таллея (Talley, W.) [7]. Однак імплементація положень Угоди про асоціацію між ЄС та Україною, геополітичні зрушення у євразійському просторі, інституційні перетворення у галузі, загострення економічної кризи через військовий конфлікт на Сході країни роблять надзвичайно актуальною проблему забезпечення фінансової безпеки залізничного транспорту як головного «локомотива» розвитку економіки та однієї з головних базових складових національної безпеки України.

Мета статті полягає у дослідженні сутності поняття «фінансова безпека» та вивчення впливу фізичного та морального зносу необоротних активів підприємств залізничного транспорту України на рівень їхньої фінансової безпеки.

Основні матеріали дослідження. Кожне підприємство є власником тієї чи іншої власності, несанкціоноване використання якої може завдати шкоди його фінансовому стану. Це не тільки матеріальні або фінансові ресурси, а й інформація (технічна і комерційна), інтелектуальна власність, торгова марка та ін. Усвідомлення проблеми загрози безпеки дуже важливе, тому що активно задіяний потенціал є визначальним фактором розвитку підприємства і гарантом економічного зростання, а також підтримки його економічної незалежності. До того ж, стан і тенденції розвитку, що забезпечують економічну безпеку, виключають або мінімізують збиток не тільки потенціалу окремого підприємства, а

й економіки в цілому, що свідчить про актуальність проблеми забезпечення фінансової безпеки.

Комплексність і багатогранність поняття «фінансова безпека» обумовлює розбіжність поглядів вчених на її сутність і на визначення критеріїв, що визначають рівень фінансової безпеки. Це пояснюється тим, що фінансова безпека одночасно повинна розглядатися в площині (1) можливостей ефективного функціонування певної системи в умовах нестабільного ринкового середовища; (2) здатності формувати необхідні внутрішні і зовнішні ресурси і їх раціонально використовувати; (3) формування потенціалу розвитку; (4) підтримання оптимального (необхідного або достатнього) рівня фінансової стійкості, а також (5) протидії внутрішнім і зовнішнім загрозам її стабільності.

Аналіз наукових публікацій дозволив виділити такі підходи до визначення поняття «фінансова безпека», а саме як: (1) складову економічної безпеки підприємства; (2) такий фінансовий стан підприємства, який забезпечує захищеність його поточних фінансових інтересів та можливість цілеспрямованого розвитку у короткостроковому та довгостроковому періоді; (3) здатність до здійснення ефективної та стабільної діяльності з використанням існуючого потенціалу підприємства; (4) здатність до самостійної розробки та реалізації фінансової стратегії; (5) здатність до управління ризиками; (6) систему, що забезпечує збалансованість фінансових пропорцій підприємства [8–15 та ін.]. Незважаючи на різні позиції, усі дослідники сходяться у думці, що фінансова безпека підприємства – це захищеність (система захисту) життєво важливих інтересів підприємства, перш за все фінансових, від зовнішніх і внутрішніх загроз, а також підтримки його рівноваги як економічної системи. Для залізничного транспорту, як однієї із найбільш капіталомісткої галузі, одним із ключових напрямів забезпечення таких інтересів є управління необоротними активами.

У цьому контексті суттєвим є питання характеру (екстенсивного або інтенсивного) фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту. Екстенсивний характер розвитку є менш витратним і передбачає активну експлуатацію раніш створеного виробничого та фінансового потенціалу. Розвиток за таким варіантом містить у собі елементи кризи, швидкість настання якої визначається тим, як швидко будуть вичерпані існуючі ресурси. Такий розвиток зумовлюється «прагненням» ринкової економіки до зниження витрат і відсутністю інтересу до інвестицій із значними строками окупності. Інтенсивний характер розвитку базується на підвищенні віддачі від існуючих ресурсів, що досягається впровадженням інноваційних технологій. Однак такий варіант є більш витратим і можливим лише за умови високої якості людського капіталу.

Аналіз виробничо-економічної та фінансової діяльності підприємств залізничного транспорту протягом періоду незалежності України свідчить, що у 1991–2017 рр. відбувалося «проїдання» виробничого потенціалу, який був створений ще за часів СРСР. Так, експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування у 1991 р. складала 22794,6 км, а на кінець 2016 р. без урахування тимчасово окупованої території АР Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції – 20951,8 км. Відправлення (перевезення) вантажів залізничним транспортом у 1991 р. склало 850666,0 тис. т., а у 2016 р. – 292104,7 тис. т. [16], тобто відбулося зменшення перевезень у 2,9 рази. Відправлення (перевезення) пасажирів залізничним транспортом у 1991 р. склало 537407,0 тис. пас., а у 2016 р. – 389057,6 тис. пас., тобто відбулося зменшення

перевезень у 1,4 рази. Навіть із урахуванням тимчасово втраченої частини мережі, обсяги вантажних і пасажирських перевезень зменшилися суттєво, що робить існуючу залізничну мережу надмірно великою. У результаті скорочення обсягів перевезень тільки 25% колії залишаються рентабельними, 80% перевізної роботи доводиться на 15% протяжності колії (100 дільниць). Наслідком цього стали збитки, пов'язані з утриманням малопродуктивних ділянок. Так, у середньому на утримання 1 км збиткових залізничних шляхів припадає понад 7,7 тис. дол. щорічно, а всієї подібної інфраструктури – понад 570 млн дол. Керівництво ПАТ «Укрзалізниця» заявляє про необхідність оптимізації таких ділянок для переспрямування вивільнених коштів на інноваційний розвиток ключових ділянок залізничної інфраструктури.

На початок 1992 р. рівень фізичного зносу основних засобів у середньому складав 30%, до 2000 р. він склав майже 50%, до 2010 р. – понад 90%, а з 2015 р. – понад 99%. Технологічне відставання за окремими видами основних засобів вже склало 2 покоління. Керівництво ПАТ «Укрзалізниця» намагається виправити ситуацію, але не шляхом впровадження інноваційних основних засобів, а штучного збільшення їхньої вартості і зменшення рівня зносу: у 2015 р. відбулася переоцінка вартості основних засобів підприємств залізничного транспорту, в результаті якої їхня первинна вартість зросла з 113,4 млрд грн до 274,7 млрд грн, а знос, навпаки, зменшився з 56,2 млрд грн до 20,9 млрд грн (за даними [1]) при тому, що у 2015 р. не було придбання нових основних засобів.

Рівень фізичного та морального зносу є одним з основних індикаторів технічної та економічної безпеки залізничних компаній. Фактичне зростання зносу призвело до погіршення загальних оцінок рівня розвитку залізничної інфраструктури, яка за оцінками Всесвітнього економічного форуму у 2012 р. була кращою серед країн СНД, займаючи 27-ме місце за якістю. Однак уже у 2017 р залізнична інфраструктура опустилася на 37 позицію [17]. Крім того, рівень організації перевізного процесу є незадовільним, високий фізичний та моральний знос негативно впливає на ефективність використання основних засобів підприємств залізничного транспорту. Так, локомотиви здійснюють рух переважно у межах залізниць, до яких вони приписані, та в середньому обслуговують відстані у 300–400 км. У той же час в країнах ЄС локомотиви виконують рейси у 1300–1400 км, що дозволяє перевозити більшу кількість вантажів значно меншим парком магістральних локомотивів і з меншими експлуатаційними витратами [18].

Наслідком екстенсивного розвитку залізничного транспорту України стало практично повне вичерпання технічного ресурсу залізниць. Станом на 1 січня 2018 р. потребують капітального ремонту 27% магістральних шляхів, мають наднормативний термін служби 78% колійної техніки, повністю зношеними є 67% тягових підстанцій, 55% контактної мережі. Також незадовільним є стан рухомого складу: знос тягового рухомого складу становить понад 96%, вантажних вагонів – 90%, пасажирських вагонів – 86%, моторвагонного рухомого складу – 84%, секцій дизель-поїздів і рейкових автобусів – 93%; експлуатуються понад нормативний термін служби понад 88% тягового рухомого складу, 57% вантажних вагонів, 62% пасажирських вагонів, 95% секцій дизель-поїздів [19].

Це супроводжується скороченням доходної бази ПАТ «Укрзалізниця» (в 2015 р. транспортна продукція залізничного транспорту (сума обсягів вантажних в тонно-кілометрах і пасажирських в пасажиро-кілометрах перевезень) у порівнянні з 2014 р. зменшилася на 6,3%, у 2016 р. – на 2,4%, у 2017 р. – на 1,9%) і змушує

керівництво ініціювати підняття тарифів на перевезення, що в умовах системної кризи національної економіки не є ефективною стратегією і дає короткостроковий позитивний ефект. Так, у 2016 р. чисті грошові кошти, отримані від операційної діяльності, збільшилися на 23,6%, а в 2017 р., незважаючи на зростання тарифів на 15%, знизилися на 4,1% (табл. 2).

Таблиця 2. **Результати операційної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» у 2015–2017 рр.**

Показники	Рік		
	2015	2016	2017
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів робіт послуг), млн грн	60 126	66 570	73 938
Собівартість реалізованої продукції (товарів робіт послуг), млн грн	44 798	63 697	67 347
Валовий прибуток, млн грн	15 328	2 873	6 591
Рентабельність операційної діяльності, %	34,2	4,5	9,8
Чисті грошові кошти, одержані від операційної діяльності, млн грн	11 182	14 636	13 992

Джерело: складено авторами на основі даних консолідованої фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниці» [1]

Прорахунки у фінансовому менеджменті також негативно впливають на формування фінансових ресурсів підприємств залізничного транспорту. Так, протягом 2015-2017 рр. спостерігається від'ємна динаміка в залученні фінансових ресурсів із зовнішніх джерел (табл. 3), що свідчить не тільки про нераціональне використання кредитних ресурсів, а й вимиванні коштів із господарського обороту ПАТ «Укрзалізниця».

Дефіцит власних ресурсів для фінансування функціонування і розвитку залізничного транспорту є характерним не тільки для України, а й більшості країн світу. Так, у багатьох країнах ЄС державне субсидування галузі становить понад 50% від необхідного рівня витрат на пасажирські перевезення і утримання інфраструктури. У США фінансування компанії «Amtrak» здійснюється на 80% за рахунок власних коштів і на 20% з коштів державного бюджету. В Україні залізничний транспорт є одним з найбільших платників до державного та місцевого бюджетів. Разом з тим, держава фактично повністю відсторонилася від фінансування розвитку ПАТ «Укрзалізниця». Крім цього, з 2014 р. припинено надання гарантій за зовнішніми борговими зобов'язаннями підприємств залізничного транспорту. Ліквідувати існуючий дефіцит коштів передбачається тільки шляхом підвищення тарифів на перевезення і, як наслідок, доходів від операційної діяльності, що в умовах кризи може розглядатися як інструмент ще більшого гальмування національної економіки.

Фінансова безпека передбачає досягнення такого рівня фінансової стабільності, що дозволяє економічній системі забезпечити фінансову стійкість, яка буде сприяти одночасній підтримці фінансової рівноваги та забезпеченню цілеспрямованого зростання відповідно до стратегії розвитку галузі, зокрема реалізації фінансової стратегії оновлення необоротних активів.

Таблиця 3. **Обсяги залучення і погашення позикових коштів ПАТ «Укрзалізниця» у 2015 – 2017 рр., млн грн**

Показники	Роки		
	2015	2016	2017
Отримано позикових коштів,	51,97	50,98	577,51
у тому числі довгострокові зобов'язання	51,97	35,98	378,70
Повернуто позикових коштів	497,55	268,25	597,91
у тому числі довгострокові зобов'язання	297,91	197,66	442,08
Приріст позикових коштів	-445,58	-217,27	-20,40
у тому числі довгострокові зобов'язання	-245,95	-161,68	-63,38

Джерело: складено авторами на основі даних консолідованої фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниці» [1]

В умовах, що склалися (необхідність оновлення переважної більшості необоротних активів і гострий дефіцит фінансових ресурсів) фінансова стратегія оновлення необоротних активів залізничного транспорту має спрямовуватися на вирішення двох основних завдань: (1) забезпечення достатніх обсягів фінансових ресурсів (власних і залучених) для задоволення існуючих потреб в інвестиціях; (2) зниження вартості фінансових ресурсів, що залучаються із зовнішніх джерел.

Формування фінансової стратегії оновлення необоротних активів має ґрунтуватися на узгодженні інвестиційної та кредитної стратегій ПАТ «Укрзалізниці».

Інвестиційна стратегія є системою довгострокових цілей, визначених загальними завданнями розвитку суб'єкта господарювання (залізничного транспорту). Зараз основні завдання розвитку галузі визначаються положеннями Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Відповідно до зазначеної Угоди Україна повинна прийняти такі вимоги в сфері залізничного транспорту: впровадження високошвидкісного руху на залізничному транспорті; забезпечення вільного доступу до інфраструктурі; впровадження технічних умов, що стосуються об'єктів інфраструктури і рухомого складу та безпеки перевезень; забезпечення інтероперабельності залізничного комплексу України з сформованим в Європі; розвиток комбінованих перевезень.

Реалізація цих вимог покликана сприяти розвитку залізничного транспорту України та його органічному включенню в європейський залізничний комплекс. Частково вони вже враховані при розробці нормативних документів, що регулюють функціонування залізничного транспорту. Однак можливість виконання інших вимог (впровадження високошвидкісного руху, технічних умов, а також інтероперабельність залізничного комплексу України з європейською мережею) з точки зору фінансової забезпеченості в терміни, передбачені Угодою, і з урахуванням гострого дефіциту необхідних фінансових ресурсів викликає закономірні сумніви.

Тому інвестиційна стратегія залізничного транспорту України повинна розроблятися на основі паритету інвестиційних потреб відповідно до стратегії розвитку галузі і доступних обсягів інвестиційних ресурсів із визначенням економічної доцільності вкладень у конкретні об'єкти необоротних активів. Такий підхід сприятиме не тільки підвищення ефективності капітальних вкладень у розвиток залізничного транспорту, а й покращенню кредитоспроможності

галузевих підприємств, що буде проявлятися в збільшенні доступних кредитних ресурсів і зниженні їхньої вартості.

До основних принципів розробки інвестиційної стратегії в умовах кризи належать:

1) розгляд виробничого процесу, фінансування та інвестування як єдиної системи, спрямованої на створення умов для зростання ринкової вартості суб'єкта господарювання (ПАТ «Укрзалізниця»);

2) аналіз допустимого і критичного рівня ризику внаслідок підвищеної невизначеності ринкової ситуації в майбутньому і розробка інвестиційної стратегії на основі багатоваріантного прогнозу;

3) врахування зміни вартості грошей у часу;

4) врахування інфляції та інфляційних очікувань при розрахунку прийнятною ставки прибутковості капітальних вкладень;

5) врахування вартості залученого капіталу як зовнішнє обмеження при інвестуванні та гранично допустимої ставки прибутковості інвестиційних проектів як внутрішнє обмеження фінансових ресурсів.

Формування кредитної стратегії як складовою фінансової стратегії буде припускати (а) оцінку необхідних обсягів фінансування відповідно до інвестиційної стратегії та стратегії розвитку залізничного транспорту; (б) визначення обсягів власних фінансових ресурсів; (в) формування та узагальнення кредитних альтернатив (джерел кредитних ресурсів); (г) реалізацію заходів щодо підвищення інвестиційної привабливості галузі.

Для покращення поточної ситуації розробка кредитної стратегії має бути заснована на таких принципах:

1) залучення ресурсів у достатніх обсягах за мінімальною ціною;

2) залучення фінансових ресурсів в обсягах, що не перевищують потреби в фінансуванні;

3) оперативне управління фінансовими ресурсами для зниження витрат по їхньому залученню;

4) залучення ресурсів на конкурентній основі за умови мінімізації прогнозної вартості обслуговування боргу;

5) встановлення взаємовигідних довгострокових відносин із фінансовими установами для забезпечення постійного доступу до ресурсів у необхідних обсягах, а також можливості управління сумами, термінами кредитування та графіком погашення кредитів;

6) своєчасне погашення кредитних зобов'язань;

7) стратегічне партнерство з фінансовими установами для збільшення лімітів кредитування за довгостроковими кредитами; зниження ставок кредитування, а також зниження сукупної вартості обслуговування боргу.

Тоді, з урахуванням викладеного вище, розробка фінансової стратегії відновлення необоротних активів матиме такі етапи:

1) оцінку довгострокових перспектив розвитку галузі для виділення груп необоротних активів за ступенем першочерговості їх оновлення;

2) аналіз джерел і прогнозування обсягів власних фінансових ресурсів;

3) оцінка потреб у кредитних ресурсах;

4) розробка критеріїв оцінки доступних кредитних ресурсів;

5) вибір оптимальної стратегії фінансування оновлення необоротних активів;

6) планування заходів щодо реалізації фінансової стратегії.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження свідчить, що стан необоротних активів залізничних підприємств прямо та опосередковано впливає на рівень фінансової безпеки ПАТ «Укрзалізниці», визначаючи не тільки обсяг грошових коштів, отриманих від операційної діяльності, а й інвестиційні потреби галузевих підприємств. Тому покращення стану необоротних активів має стати однією з пріоритетних задач розвитку залізничного транспорту України і, як наслідок, невід'ємною складовою фінансової стратегії ПАТ «Укрзалізниця». При цьому фінансова стратегія покращення необоротних активів має базуватися на узгодженні інвестиційної та кредитної стратегій галузі. Інвестиційна стратегія залізничного транспорту має розроблятися на основі паритету інвестиційних потреб і доступних обсягів інвестиційних ресурсів із визначенням економічної доцільності вкладень, а формування кредитної стратегії – передбачати оцінку необхідних обсягів фінансування відповідно до інвестиційної стратегії та стратегії розвитку галузі. У цьому контексті подальші дослідження цієї проблеми мають спрямовуватися на: (1) уточнення принципів формування інвестиційної та кредитної стратегій оновлення необоротних активів з урахуванням специфіки виробничо-економічної та фінансової діяльності залізничних підприємств; (2) розробки методики раціонального розподілу доступних коштів для оновлення об'єктів, які потребують першочергових капітальних вкладень; (3) удосконалення методики формування ресурсної бази простого та розширеного відтворення необоротних активів в умовах зниження інвестиційної привабливості галузі.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Консолідована фінансова звітність 2015 – 2017 рр.* Державна адміністрація залізничного транспорту України «Українська залізниця». [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/.

2. *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.

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

4. *Ільчук В.П.* Шляхи нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств / В.П. Ільчук, І.О. Хоменко // Проблеми і перспективи економіки та управління. – 2015. – № 4. – С. 120 –127.

5. *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.

6. *Drew J.* European railway reform and performance / J. Drew // The Voice of European Railways, 25th March 2009. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.indianrailways.gov.in /railwayboard/uploads/directorate/planning/Workshop%20-%20PLG%20COMM,%20IR,%20WORLD%20 BANK/ 25.03.09/Jeremy.pdf.

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

8. *Фінансова безпека* підприємств і банківських установ: [монографія] / А.О. Єпіфанов, О.Л. Пластун, В.С. Домбровський та ін]. – Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2009. – 295 с.

9. *Козак Л.С.* Концептуальні та методичні засади формування механізму забезпечення фінансової безпеки підприємства / Л.С. Козак, І.В.Багровецька // Економіка і управління. – 2008. – №13. – С. 97 – 101.

10. *Бланк И.А.* Управление финансовой безопасностью предприятия / И.А. Бланк. – К.: Ника-Центр, Эльга, 2006. – 776 с.

11. *Журавка О.С.* Теоретичні аспекти формування системи фінансової безпеки підприємства / О.С. Журавка, Є.К. Бондаренко // Інноваційна економіка. –2012. – № 4. – С. 234 – 237.

12. *Бердар М.* Забезпечення фінансової безпеки суб'єктів підприємництва / М. Бердар // Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Економіка. – 2011. – № 124/125. – С. 73 – 76.

13. *Куцик В.І.* Фінансова безпека підприємства самостійний об'єкт управління: проблеми забезпечення / В.І. Куцик, А.І. Бартиш // Науковий вісник НЛТУ України. – 2011. − Вип. 21.4 – С. 250 – 255.

14. *Лаврова Ю.В.* Фінансова безпека підприємства: класифікація загроз / Ю.Лаврова // Економічний аналіз. – 2011. – № 9, Ч 2. – С. 274 – 277.

15. *Кудрицька Ж.В.* Система управління фінансовою безпекою підприємства. [Електронний ресурс] / Ж.В.Кудрицька // Ефективна економіка. – 2012. №1. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua

16. *Транспорт*. Державний комітет статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua.

17. *Global Competitiveness Report 2017–2018 (2017)*, World Economic Forum, available online: https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018.

18. *Михайличенко К.М.* Розвиток залізничного транспорту України в умовах здійснення структурних реформ у галузі та забезпечення економічної безпеки держави / К.М. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. – 2014. –№ 4 (33). – С. 70 – 76.

19. *Виконання* консолідованого фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» в 2017 р. Державна адміністрація залізничного транспорту України «Українська залізниця». [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/vkfp/.

REFERENCES

1. *Konsolidovana finansova zvitnist 2015 – 2017 rr.* Derzhavna administratsiia zaliznychnoho transportu Ukrainy «Ukrainska zaliznytsia». [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/.

2. *Bohomolova N.I.* Pidkhody do finansuvannia investytsiinoi diialnosti zaliznyts / N.I. Bohomolova, Ya.Ie. Dehtiarova.. // Zb. nauk. prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho universytetu transportu, seriia «Ekonomika i upravlinnia». – 2012. – Vyp. 19. – S. 154 – 160.

3. *Volkov B.A.* Yznos y vvod osnovnыkh sredstv na zheleznыkh dorohakh / B.A. Volkov, P.A. Hudkov. – M.: «Myr transporta», 2014. – 264 s.

4. *Ilchuk V.P.* Shliakhy naroshchuvannia vyrobnychoho potentsialu transportnykh pidpryiemstv / V.P. Ilchuk, I.O. Khomenko // Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia. – 2015. – № 4. – S. 120 –127.

5. *Lapydus B.M.* Osnovnыe napravlenyia эkonomycheskykh yssledovanyi na zheleznodorozhnom transporte v uslovyiakh eho kardynalnoho reformyrovanyia / B.M. Lapydus, Y.S. Besedyn, L.A. Mazo // Vestnyk VNYYZhT. – 2004. – № 3. – S. 3 – 13.

6. *Drew J.* European railway reform and performance / J. Drew // The Voice of European Railways, 25th March 2009. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: http://www.indianrailways.gov.in /railwayboard/uploads/directorate/planning/Workshop%20-%20PLG%20COMM,%20IR,%20WORLD%20 BANK/ 25.03.09/Jeremy.pdf.

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

8. *Finansova bezpeka pidpryiemstv i bankivskykh ustanov: monohrafiia* / A.O. Yepifanov, O.L. Plastun, V.S. Dombrovskyi ta in]. – Sumy: DVNZ «UABS NBU», 2009. – 295 s.

9. *Kozak L.S.* Kontseptualni ta metodychni zasady formuvannia mekhanizmu zabezpechennia finansovoi bezpeky pidpryiemstva / L.S. Kozak, I.V.Bahrovetska // Ekonomika i upravlinnia. – 2008. – №13. – S. 97 – 101.

10. *Blank Y.A.* Upravlenye fynansovoi bezopasnostiu predpryiatyia / Y.A. Blank. – K.: Nyka-Tsentr, Эlha, 2006. – 776 s.

11. *Zhuravka O.S.* Teoretychni aspekty formuvannia systemy finansovoi bezpeky pidpryiemstva / O.S. Zhuravka, Ye.K. Bondarenko // Innovatsiina ekonomika. –2012. – № 4. – S. 234 – 237.

12. *Berdar M.* Zabezpechennia finansovoi bezpeky subiektiv pidpryiemnytstva / M. Berdar // Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu im. T. Shevchenka. Ekonomika. – 2011. – № 124/125. – S. 73 – 76.

13. *Kutsyk V.I.* Finansova bezpeka pidpryiemstva samostiinyi obiekt upravlinnia: problemy zabezpechennia / V.I. Kutsyk, A.I. Bartysh // Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy. – 2011. − Vyp. 21.4 – S. 250 – 255.

14. *Lavrova Yu.V.* Finansova bezpeka pidpryiemstva: klasyfikatsiia zahroz / Yu.Lavrova // Ekonomichnyi analiz. – 2011. – № 9, Ch 2. – S. 274 – 277.

15. *Kudrytska Zh.V.* Cystema upravlinnia finansovoiu bezpekoiu pidpryiemstva. [Elektronnyi resurs] / Zh.V.Kudrytska // Efektyvna ekonomika. – 2012. №1. – Rezhym dostupu: http://www.economy.nayka.com.ua

16. *Transport. Derzhavnyi komitet statystyky Ukrainy.* [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: http://www.ukrstat.gov.ua.

17. *Global Competitiveness Report 2017–2018 (2017)*, World Economic Forum, available online: https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018.

18. *Mykhailychenko K.M.* Rozvytok zaliznychnoho transportu Ukrainy v umovakh zdiisnennia strukturnykh reform u haluzi ta zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky derzhavy / K.M. Mykhailychenko // Stratehichni priorytety. – 2014. –№ 4 (33). – S. 70 – 76.

19. *Vykonannia konsolidovanoho finansovoho planu PAT «Ukrzaliznytsia» v 2017 r.* Derzhavna administratsiia zaliznychnoho transportu Ukrainy «Ukrainska zaliznytsia». [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/vkfp/.

Ольга Кравченко, д.э.н., доцент
(профессор кафедры «Финансы и кредит», Государственный университет инфраструктуры и технологий)
Екатерина Михалева
(студентка магистратуры ФБДиС-17, Государственный университет инфраструктуры и технологий)

СОСТОЯНИЕ НЕОБОРОТНЫХ АКТИВОВ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»

Статья посвящена исследованию влияния необоротных активов на финансовую безопасность ПАО «Укрзализныця». Рассмотрены подходы к определению понятия «финансовая безопасность» предприятия. Определены различия между экстенсивным и интенсивным подходами к обеспечению финансовой безопасности. Показано, что за время независимости Украины финансовая безопасность железнодорожного транспорта имела экстенсивный характер и обеспечивалась путём «проедания» производственного потенциала, созданного до 1991 г., следствием чего стало стремительное увеличение физического и морального износа необоротных активов и практически полное исчерпание технического ресурса железных дорог. Исследована динамика формирования финансовых ресурсов предприятий железнодорожного транспорта. Определено, что финансовая стратегия обновления необоротных активов должна основываться на согласовании инвестиционной и кредитной стратегии. Показано, что инвестиционная стратегия железнодорожного транспорта должна разрабатываться на основе паритета инвестиционных потребностей и доступных объёмов инвестиционных ресурсов с определением экономической целесообразности вложений. Формирование кредитной стратегии должно предусматривать оценку необходимых объёмов финансирования в соответствии с инвестиционной стратегией и стратегией развития отрасли. Предложены принципы разработки инвестиционной и кредитной стратегии в условиях дефицита финансовых ресурсов.

Ключевые слова: *необоротные активы, финансовые результаты, финансовая безопасность, предприятие, железнодорожный транспорт.*

Olga Kravchenko, Doctor of Economics, Assoc. Professor
(Professor of the Department of Finance and Credit, State University of Infrastructure and Technology)
Katerina Mikhaleva
(master's student of FB&I-17, State University of Infrastructure and Technologies)

STATE OF FIXED ASSETS AS A COMPONENT OF FINANCIAL SECURITY PJSC «UKRZALIZNYTSYA»

The paper is devoted to the investigation of the impact of fixed assets on the financial security of PJSC «Ukrzaliznytsya». Approaches to the definition of the concept of «financial security» are considered. Differences between extensive and intensive approaches to financial security are identified. It is shown that during the independence of Ukraine the financial security of rail transport was extensive and was provided by "eating out" the production potential created in the USSR, which resulted in a rapid increase in the depreciation of fixed assets and almost complete depletion of the technical resource of the railways. The dynamics of the formation of financial resources of rail enterprises is investigated. It was determined that the financial strategy for renewing fixed assets should be based on the harmonization of investment and credit strategies. It is shown that the investment strategy of rail transport should be developed on the basis of the parity of investment needs and the available volumes of investment resources with the definition of economic feasibility of investments. Formation of the credit strategy should provide for an assessment of the necessary amounts of financing in accordance with the investment strategy and strategy for the development of rail transport, determining the amount of own financial resources, forming and summarizing credit alternatives and implementing measures to increase the investment attractiveness of the industry. The principles of development of investment and credit strategies in conditions of shortage in crisis conditions are offered. A methodology for developing a financial strategy for updating fixed assets is proposed. It provides for assessment of long-term prospects for the development of the industry.

Keywords: *fixed assets, financial results, financial security, enterprises, rail transport.*