

*Н.Г. ЧЕЛЯДИНОВА*, канд.екон.наук, доц., (УкрДАЗТ), Харків

## **ВИКОРИСТАННЯ КАПІТАЛІЗАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ ЯК ПОТЕНЦІАЛ ДЛЯ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ КОШТІВ**

У статті розглянуті питання формування механізму управління відтворенням основного капіталу й ефективністю його використання на принципах підвищення капіталізації Укрзалізниці, що дозволить підвищити стабільність, економічну стійкість і конкурентоспроможність галузі, удосконалити інноваційну, інвестиційну й амортизаційну політику в інтересах розвитку транспортної системи, економіки регіонів і країни у цілому.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, капіталізація, інвестиції, основний капітал, швидкісний рух.

**Вступ.** Стабільно функціонуючий залізничний транспорт є гарантом розвитку всіх галузей економіки України. Ефективність залізничного транспорту буде визначатися динамікою відновлення основних виробничих фондів галузі, темпами росту попиту на залізничні перевезення, результатами реалізації структурної реформи галузі, ефективністю тарифної політики в регульованих державою природно-монопольних секторах діяльності, інтенсивністю використання російських ділянок міжнародних транспортних коридорів.

Відповідно до транспортної стратегії Укрзалізниці на період до 2020 року, ключовим питанням розвитку залізничного транспорту залишається підвищення його інвестиційної привабливості й розробка принципово нових механізмів залучення засобів для будівництва й реконструкції об'єктів інфраструктури загального користування. Особлива увага повинне бути приділена залученню інвестицій за допомогою проектів державно-приватного партнерства з метою випереджального розвитку інфраструктури залізничного транспорту для забезпечення освоєння ресурсної бази й активізації економічного росту.

**Аналіз основних досягнень і літератури.** Фундаментальні теоретичні основи управління капіталом та розробки щодо оцінки капіталізації компаній закладені в роботах вітчизняних та зарубіжних вчених Андриссена Д., Бобилева А.З., Бочарова В.В., Бріггема Юд. Ф., Брейлі Р., Вінса Р., Вагапова Д.З., Внукова А.В., Войнаренко М.П., Воробйова Ю.М., Гілла Е., Дамодаряна А., Кейнса Дж. М., Коллера Т., Костера Р., Коупленда Т., Модільяні Ф. і Міллера Н., Муріна Дж., Полфремана Д., Ріда Е., Самуельсона П., Сміта Р., Форда Ф., Тісена Р., Шапошникова К.С., Яремко І.Й. та ін.

Системний розгляд досліджень з даної проблематики свідчить, що ряд

теоретичних та практичних питань, зокрема на залізничному транспорті потребує більш глибокого врахування специфіки впливу капіталізації на ефективність функціонування компаній, до яких в першу чергу слід віднести АТ "Укрзалізниця"[1].

**Мета дослідження, постановка задачі.** На основі вищезазначеної проблематики з метою забезпечення сталого господарювання залізничного транспорту необхідно дослідити положення щодо впровадження інструментів капіталізації та прийняття інвестиційних рішень в управлінні розвитком залізничної галузі.

**Матеріали досліджень.** Реформування Укрзалізниці передбачає створення на її основі публічного акціонерного товариства зі стовідсотковим державним капіталом. При цьому галузь розділять не за територіальним принципом, а за функціями (зараз у нас шість залізниць, а буде одна) [1].

В умовах жорсткої конкуренції у транспортній галузі перед Укрзалізницею встають важливі питання пов'язані, у першу чергу, з пошуком додаткових джерел фінансування. Так, у 2012 році Укрзалізниця планує оновити усіма видами ремонтів 2,712 тис. км шляхів, замінити на нові 684 стрілочних переводів і відремонтувати 1,070 тис. стрілок. У 2012 році "Укрзалізниця" сконцентрувала зусилля на напрямках впровадження швидкісного руху поїздів. Основні роботи виконувалися на ділянках Гребінка-Лозова- Донецьк і Коростень-Здолбунов-Львів. Зокрема, була проведена електрифікація й поділ вантажного й пасажирського руху. Однак, усе це вимагає значних капітальних вкладень, інвестиційних засобів. У 2011 р в відновлення основних фондів було вкладено не набагато більше 8 млрд грн, при реальній потребі майже в 24 млрд грн. Тільки по 2010 року дефіцит в інвестиціях склав понад 15,5 млрд грн, і щорічно цей дефіцит лише збільшується. Так, залізницям України потрібно для модернізації й відновлення рухливого складу близько 10 млрд євро протягом найближчих 10 років [2].

Потрібно закупити 300-400 електровозів, 120 регіональних поїздів, 600 електричок, це портфель більше 10 млрд євро протягом 10 найближчого років як мінімум. Як показала практика найкращім економічним рішенням є випуск вітчизняних електровозів, вагонів та ін.. Немає сенсу купувати їх десь, якщо сьогодні харківський завод готовий до випуску електродвигателів. Єдине, що прийдеця купувати, це електроніку, 24 жовтня 2012 року відкрито високотехнологичний центр для обслуговування високошвидкісних міжрегіональних електропоїздів - Технічна пасажирська станція (ТПС) "Дарниця". Також, 17 жовтня було відкрите Харківське ремонтно-екіпірувальне депо (РЭД) по обслуговуванню швидкісних міжрегіональних електропоїздів. Центри по обслуговуванню швидкісних міжрегіональних електропоїздів

створюються в пунктах обігу експресів у Києві й Харкові [2].

З 2012 року починається експлуатація швидкісних поїздів " Москва-Київ" і " Москва-Берлін" виробництва іспанської компанії Talgo на маршрутах РЗД. У підсумку шлях з Москви до Києва повинен скласти порядку 7 годин замість 13 і до Берліна - порядку 18 годин замість 27 [3].

Україна й Росія обговорюють можливість введення швидкісного руху між Києвом і Москвою, що, вимагає значних інвестицій у залізничні колії [3].

Ринкова капіталізація (англ. *market capitalization*) акціонерної компанії — це поточна вартість всіх її акцій. Обчислюється дана величина як множення ціни одної акції на кількість випущених акцій [4].

Величина ринкової капіталізації і її зростання часто є характеристиками успішності акціонерної компанії.

Ринкова капіталізація в значній мірі не залежна від історії акціонерної компанії, оскільки ціна акцій залежить від очікувань майбутніх прибутків, економічних і грошових умов.

Реалізація запропонованих рекомендацій з формування механізму управління відтворенням основного капіталу й ефективністю його використання на принципах підвищення капіталізації Укрзалізниці дозволить підвищити стабільність, економічну стійкість і конкурентоспроможність галузі, удосконалити інноваційну, інвестиційну й амортизаційну політику в інтересах розвитку транспортної системи, економіки регіонів і країни у цілому.

Капіталізація Укрзалізниці є одним з найважливіших показників, що характеризують перспективи її розвитку й ефективність функціонування на ринку, а також відбиває, з одного боку, економіко-виробничий потенціал, а з іншого боку - інвестиційну привабливість компанії [4,8].

Капіталізація - одне з деяких економічних явищ, до яких проявляється надзвичайно високий інтерес на практиці. Капіталізація розглядається з позиції нарощування власного капіталу компанії. При цьому акцент робиться, головним чином, на акціонерні товариства, акції яких перебувають у вільному обігу. Оцінка капіталізації виробляється в цьому випадку на основі курсової вартості акцій. Це найпоширеніший підхід до капіталізації на вітчизняному ринку, запозичений із закордонної практики. У силу цього він має досить обмежену сферу застосування у вітчизняному господарському середовищі, де акціонерна форма капіталу дотепер не одержало широкого поширення. Існують наступні види капіталізації:

- реальна капіталізація;
- маркетингова або суб'єктивна капіталізація;
- ринкова або фіктивна капіталізація [5,6,7].

На відміну від інших узагальнюючих показників капіталізація Укрзалізниці визначається на основі динамічних моделей зміни ефекту від фінансово-

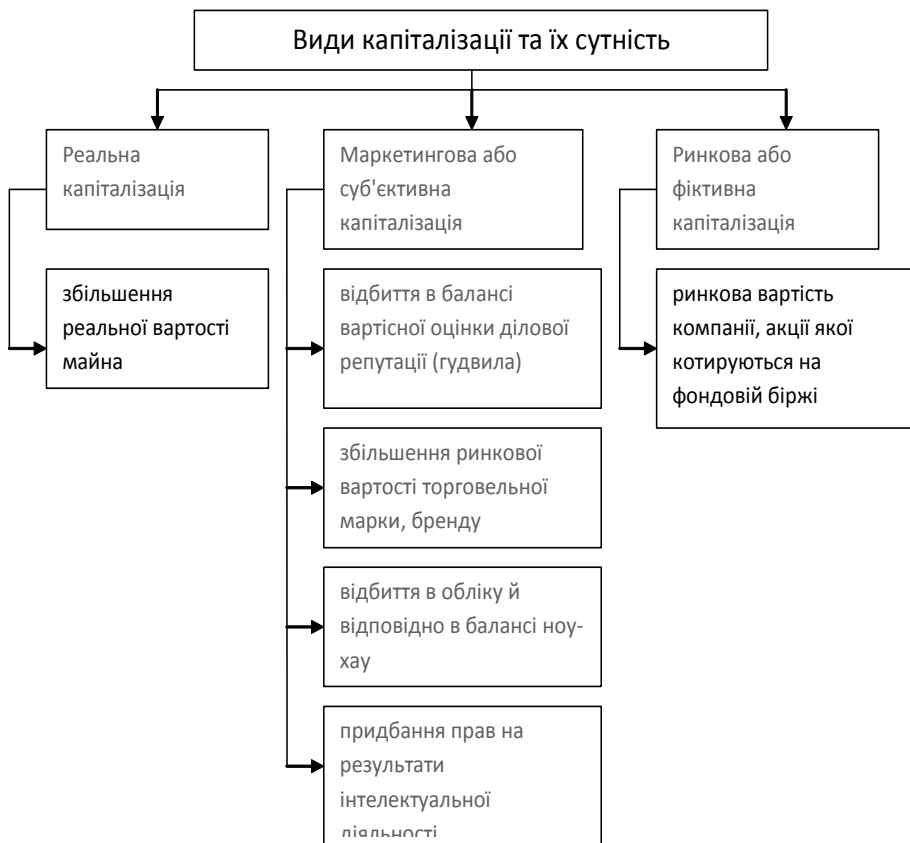


Рис. 1 - Види капіталізації та їх сутність

господарської діяльності, і, поряд з оцінкою її розміру зовнішніми інвесторами, формує ринкову капіталізацію, а також підвищує об'єктивність оцінки її діяльності. Від вірогідності й надійності оцінки цього показника залежить економічна обґрунтованість і результативність багатьох управлінських рішень, у т.ч. в області відтворення основного капіталу.

**Результати досліджень.** В роботі наведено нове рішення наукового завдання щодо обґрунтування впровадження інструментів капіталізації та прийняття інвестиційних рішень в управлінні розвитком залізничної галузі. Отримані результати характеризують перспективи розвитку Укрзалізниці й ефективність функціонування на ринку, а також відбиває, з одного боку, економіко-виробничий потенціал, а з іншого боку - інвестиційну привабливість компанії.

**Висновки.** Важливість проблеми адекватної економічної оцінки капіталізації

залізничного транспорту України для керування відтворенням основного капіталу й ефективністю його використання з метою забезпечення високих економічних показників роботи в умовах підвищення конкуренції на транспортному ринку, стабільного росту економіки України й задоволення потреб економіки в перевезеннях визначає актуальність даної теми.

Перспективою подальших досліджень є визначення теоретичних та практичних аспектів формування складових та методів оцінки капіталізації компанії на основі узагальнення методологічних засад управління капіталом акціонерного товариства, а також розкриття інвестиційної якості та обґрунтування управлінських можливостей використання фінансових інструментів капіталізації в управлінні Укрзалізницею.

**Список літератури:** 1. Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт"[Електронний ресурс]: Закон від 23.02.2012 № 4443-VI // Законодавство України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4443-17> 2. Колесников, Б. Скоростное движение будет развиваться на базе произведенных в Украине поездов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minfin.com.ua/2012/10/25/670382/> 3. Украина и Россия хотят ввести скоростное движение между столицами[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rbc.ua/rus/top/show/ukraina-i-rossiya-hotyat-vvesti-skorostnoe-dvizhenie-mezhdu-27062012220000> 4. Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії [Електронний ресурс]: Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Ринкова\\_капіталізація](http://uk.wikipedia.org/wiki/Ринкова_капіталізація) 5. Гальцева, Е.В. Капитализация как фактор укрепления финансовой устойчивости предприятий сферы услуг [Текст] /В.Г. Гальцева// Дис. канд. эконом. наук. М., — 2005. — 137 с. 6. Кох, Р. Менеджмент и финансы от А до Я [Текст] /Р. Кох// СПб.: Питер, —1999. —496 с. 7. Советский энциклопедический словарь. [Текст] / гл. ред. Прохоров А. М. — 3-е изд. — М.: Советская энциклопедия, 1984. — 1600 с. 8. Экономическая энциклопедия. Политическая экономия. [Текст] / гл. ред. А.М. Румянцев. — М.:Изд-во Советская Энциклопедия.1980, т.4. 672с.

*Надійшла до редколегії 26.02.2013*

УДК:[658.14-330.322]:656.2

**Використання капіталізації на залізничному транспорті України як потенціал для залучення інвестиційних коштів /Н.Г. Челядінова // Вісник НТУ „ХПІ”. Серія: Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Х.: НТУ „ХПІ”. - 2013. - № 21 (994) - С. 191-195. Бібліогр.: 8 назв.**

В статье рассмотрены вопросы формирования механизма управления воспроизведением основного капитала и эффективностью его использование на принципах повышения капитализации Укрзалізнични, которая разрешит повысить стабильность, экономическую стойкость и конкурентоспособность области, усовершенствовать инновационную, инвестиционную и амортизационную политику в интересах развития транспортной системы, экономики регионов и страны в целому.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, капитализация, инвестиции, основной капитал, скоростное движение.

In article the considered questions of formation of the mechanism of management of reproduction of fixed capital and efficiency its use on the principles of increase of capitalization of Ukrzaliznytsi which will allow to increase stability, economic firmness and competitiveness of area to improve innovative, investment and depreciation policy in interests of development of transport system, economy of regions and the countries in the whole.

**Keywords:** railway transport, capitalization, investments, fixed capital, high-speed movement.