

**Васильєв Олег Леонідович**  
*кандидат економічних наук,  
доцент кафедри менеджменту і адміністрування  
Український державний університет залізничного транспорту*

**Васильев Олег Леонидович**  
*кандидат экономических наук,  
доцент кафедры менеджмента и администрирования  
Украинская государственная академия железнодорожного транспорта*  
**Vasiliev Oleg**  
*PhD in Economics,  
Associate Professor of the Department of Management and Administration  
Ukrainian State University of Railway Transport*

DOI: 10.25313/2520-2294-2018-8-4101

## СТРАТЕГІЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

## СТРАТЕГИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

## STRATEGY OF INVESTMENT POLICY OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

**Анотація.** Розглянуто принципи формування інвестиційної стратегії на залізничному транспорті. Визначено, що виникнення проблем у діяльності та розвитку залізничного транспорту викликано в першу чергу прогресуючим старінням основних фондів. В той же час інвестиційна привабливість залізничного транспорту для сторонніх інвесторів в даний час невелика через незадовільні фінансові результати роботи галузі та фактичну відсутність умов і механізму залучення сторонніх інвестицій. Зроблено висновок, що при розробці стратегії реформ на залізничному транспорті важливе місце повинне відводитися інвестиційній політиці. Визначальними чинниками в стратегії інвестиційної політики при розвитку і модернізації виробничого апарату залізничного транспорту України є вимоги до транспорту в умовах ринкової економіки, стійке забезпечення інтеграційних зв'язків із зарубіжними країнами, забезпечення безпеки перевезень пасажирів і вантажів. Зроблено висновок, що при визначенні стратегії інвестиційної політики необхідно виходити з основного положення, що Україна повинна якомога повніше задовольняти свої потреби за рахунок власних джерел. Визначено, що для забезпечення повного задоволення потреб економіки України в транспортних послугах на залізничному транспорті необхідно проводити відповідну інвестиційну політику на найближчу, середньострокову і віддалену перспективу. Причому ця політика повинна враховувати особливості та необхідні обсяги інвестування за групами основних фондів. Зроблено висновок, що створення та впровадження нових, продуктивніших знарядь праці та прискорена заміна основних фондів, що діють, є матеріальною основою впровадження стратегії реформ на залізничному транспорті в частці інвестиційної політики на перспективу.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, інвестиції, інвестиційна політика, планування, стратегія.

**Аннотация.** Рассмотрены принципы формирования инвестиционной стратегии на железнодорожном транспорте. Определено, что возникновение проблем в деятельности и развитии железнодорожного транспорта вызвано в первую очередь прогрессирующим старением основных фондов. В то же время инвестиционная привлекательность железнодорожного транспорта для сторонних инвесторов в настоящее время небольшая через неудовлетворительные финансовые результаты работы отрасли и фактическое отсутствие условий и механизма привлечения сторонних инвестиций. Сделан вывод, что при разработке стратегии реформ на железнодорожном транспорте важное место должно отводиться

инвестиционной политике. Определены факторы в стратегии инвестиционной политики при развитии и модернизации производственного аппарата железнодорожного транспорта Украины являются требования к транспорту в условиях рыночной экономики, стойкое обеспечение интеграционных связей с зарубежными странами, обеспечение безопасности перевозки пассажиров и грузов. Сделан вывод, что при определении стратегии инвестиционной политики необходимо выходить из основного положения, что Украина должна как можно полнее удовлетворять свои потребности за счет собственных источников. Определено, что для обеспечения полного удовлетворения потребностей экономики Украины в транспортных услугах на железнодорожном транспорте необходимо проводить соответствующую инвестиционную политику на ближайшую, среднесрочную и отдаленную перспективу. Причем эта политика должна учитывать особенности и необходимые объемы инвестирования по группам основных фондов. Сделан вывод, что создание и внедрение новых, более производительных орудий труда и ускоренная замена действующих основных фондов являются материальной основой внедрения стратегии реформ на железнодорожном транспорте в части инвестиционной политики на перспективу.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, инвестиции, инвестиционная политика, планирование, стратегия.

**Summary.** The principles of formation of an investment strategy on railway transport are considered. It is determined that the emergence of problems in the activity and development of rail transport is due primarily to the progressive aging of fixed assets. At the same time, the investment attractiveness of rail transport for third-party investors is currently low due to poor financial performance of the industry and the actual lack of conditions and mechanism for attracting third-party investment. It is concluded that in the development of a strategy for rail transport reform, an investment policy should be given an important place. The determining factors in the strategy of investment policy in the development and modernization of the production vehicle of the railway transport of Ukraine are the requirements for transport in a market economy, stable provision of integration links with foreign countries, ensuring the safety of passenger and cargo transportation. It is concluded that in determining the strategy of investment policy it is necessary to proceed from the basic provision that Ukraine should as much as possible satisfy its needs at the expense of its own sources. It is determined that in order to ensure the full satisfaction of the needs of the Ukrainian economy in transport services in the railway transport, it is necessary to carry out the appropriate investment policy for the nearest, medium and long-term prospects. Moreover, this policy should take into account the features and necessary volumes of investment in groups of fixed assets. It is concluded that the creation and introduction of new, more productive tools and accelerated replacement of existing fixed assets are the material basis for implementing a strategy for rail reform in the future of investment policy.

**Key words:** railway transport, investments, investment policy, planning, strategy.

**Постановка проблеми.** В умовах ринкової економіки ефективна діяльність підприємств в довгостроковій перспективі, забезпечення високих темпів їх розвитку і підвищення конкурентоспроможності значною мірою визначаються рівнем їх інвестиційної активності і діапазоном інвестиційної діяльності. Вирішення цих питань вимагає в першу чергу визначення стратегії інвестиційної політики залізниць України, що і визначає актуальність дослідження.

Питання інвестиційної діяльності на залізничному транспорті розглянуто у працях вітчизняних науковців, зокрема Дейнеки О. Г., Позднякової Л. О., Диканя В. Л., Сича Є. М., Чеховської М., Волкова Б. А. [1–7] та ін. В той же час аналіз авторських досліджень свідчить про необхідність подальшого вивчення особливостей формування стратегії інвестиційної політики залізничного транспорту України.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Дослідження найсуттєвіших аспектів формування стратегії інвестиційної політики залізничного транспорту України в умовах обмеженості всіх видів інвестиційних ресурсів.

**Виклад основного матеріалу.** Управління реальними інвестиціями на залізничному транспорті покликане забезпечити його нормальне функціонування, яке передбачає своєчасне і якісне задоволення потреб населення в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному повідомленнях, життєдіяльність всіх галузей економіки, обороноздатність держави, ефективний розвиток підприємницької діяльності.

Принципи формування інвестиційної стратегії на залізничному транспорті наступні [6]:

- основою ухвалення інвестиційного рішення повинно бути задоволення потреб населення і народного господарства в перевезеннях і послугах (збільшення потужності залізничної мережі у взаємозв'язку з розвитком інших видів транспорту);
- джерела фінансування повинні передбачати як державне фінансування, так і інвестиції юридичних і фізичних осіб (зокрема іноземних);
- роль держави в управлінні інвестиціями передбачає скорочення прямого впливу; податкові пільги і гарантії на приватні інвестиції; кредитні пільги; скорочення термінів амортизації фондів;

- при планування інвестицій повинні враховуватися перспективи довгострокового розвитку залізниць з пріоритетом реконструкції мережі, що діє, наукоємних проектів;
- розміщення інвестиційних проектів повинно проводитися шляхом організації підрядних торгів (відкритих або закритих).

Залізниця в Україні є державною власністю. Тому рівнем ухвалення інвестиційних рішень на залізничному транспорті є загальнодержавний. На цьому рівні при формуванні інвестиційної стратегії повинні враховуватися не лише економічні, але і політичні, соціальні, екологічні наслідки реалізації інвестиційних проектів [7].

Будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого прямування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень [8].

Будівництво і реконструкція (у тому числі електрифікація) залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням населення регіону, придбання електропоїздів та дизель-поїздів для приміського сполучення здійснюються за рахунок коштів залізниць із залученням коштів місцевих бюджетів, а також інших не заборонених законодавством коштів [8].

Будівництво і реконструкція залізничних станцій та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з будівництвом або реконструкцією промислових підприємств, здійснюються за рахунок коштів підприємств або відповідних міністерств та відомств [8].

Для вирішення загальногалузевих проблем розвитку залізничного транспорту при Укрзалізниці створюється цільовий фонд інвестиційних ресурсів [8].

Нажаль інвестиційна привабливість залізничного транспорту для сторонніх інвесторів в даний час невелика. Причому основною причиною цього є не задовільні фінансові результати роботи галузі, а фактична відсутність умов і механізму залучення сторонніх інвестицій.

Крім того, інвесторів справедливо насторожує високий ступінь державного регулювання залізничного транспорту. І, нарешті, сама форма власності (державна) не сприяє залученню інвестицій.

Проблемою також є відсутність широкої державної підтримки для інноваційного розвитку галузі.

Виникнення проблем у діяльності та розвитку залізничного транспорту викликано в першу чергу

прогресуючим старінням основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів становить 56% , у тому числі рухомого складу — 68% . Протяжність колій, ремонт яких не проведено своєчасно, досягла 30% загальної протяжності. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті, виникнення техногенних катастроф. При цьому рівень зносу виробничих фондів на залізничному транспорті значно перевищує аналогічний показник в інших галузях народного господарства України [9].

При розробці стратегії реформ на залізничному транспорті важливе місце повинне відводитися інвестиційній політиці. Визначальними чинниками в стратегії інвестиційної політики при розвитку і модернізації виробничого апарату залізничного транспорту України є вимоги до транспорту в умовах ринкової економіки, стійке забезпечення інтеграційних зв'язків із зарубіжними країнами, забезпечення безпеки перевезень пасажирів і вантажів. Дослідження свідчать, що в перспективі обсяг транспортної роботи різко зростати не буде. Тому з метою збільшення своєї частки на транспортному ринку залізниця повинні підвищити якість вантажних і пасажирських перевезень, що передбачає великі капітальні вкладення на вдосконалення та модернізацію транспортної техніки [7].

При визначенні стратегії інвестиційної політики необхідно виходити з основного положення, що Україна повинна якомога повніше задовольняти свої потреби за рахунок власних джерел. Для забезпечення повного задоволення потреб економіки України в транспортних послугах з урахуванням нових вимог, які існують на транспортному ринку, на залізничному транспорті необхідно проводити відповідну інвестиційну політику на найближчу (2–3 роки), середньострокову (4–5 років) і віддалену (10–15 і більш років) перспективу. Причому ця політика повинна враховувати особливості та необхідні обсяги інвестування за групами основних фондів, такими, як рухомий склад, колійне господарство, енергетика, господарство сигналізації і зв'язку, ремонтне виробництво.

В даний час і на найближчу перспективу потрібно забезпечити: необхідний об'єм заміни об'єктів основних виробничих фондів, що вибувають внаслідок зносу; підтримку в працездатному стані рухомого складу, колійного господарства, господарства енергетики, автоматики, телемеханіки, зв'язку та обчислювальної техніки, ремонтно-експлуатаційних підприємств; перепрофілювання надлишкових потужностей ремонтного виробництва з урахуванням

потреби в ремонті рухомого складу та іншої транспортної техніки; організацію капітально-відновного ремонту пасажирських вагонів, вагонів електро- та дизель-поїздів, електровозів. Стратегією реформ необхідно також передбачити, що в умовах спаду економіки необхідно всемірно обмежувати нове будівництво та насамперед направляти капітальні вкладення у діюче виробництво.

Створення та впровадження нових, продуктивніших знарядь праці та прискорена заміна основних фондів, що діють, є матеріальною основою впровадження стратегії реформ на залізничному транспорті в частці інвестиційної політики на перспективу. Перехід на інтенсивні форми відтворення багато в чому залежить від поліпшення організації і управління цим процесом, що тісно пов'язане зі всім діючим господарським і економічним механізмом.

Віддалена перспектива розвитку залізниць України припускає наступні інвестиційні заходи:

- 1) продовження електрифікації основних залізничних напрямів;
- 2) створення потужностей з будівництва всіх типів рухомого складу і повне задоволення потреби «Укрзалізниця» в ньому;
- 3) створення транспортних коридорів для швидкісного руху поїздів, комбінованих перевезень між

країнами Європи, Азії, Східноєвропейськими та Прибалтійськими державами;

- 4) поповнення вантажного парку великовантажними та спеціалізованими вагонами, доведення їх частки до 35–40% ;
- 5) з метою забезпечення стійкої і надійної роботи залізничного транспорту необхідно довести протяжність других і третіх головних колій до 50–60% , автоблокування та диспетчерської централізації до 80% від всієї довжини залізниць України;
- 6) збільшення протяжності станційних колій до 80–85% експлуатаційної довжини залізниць.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.** Визначення стратегії інвестиційної політики відноситься до найбільш складної та відповідальної сфери прийняття рішень, що обумовлено наявністю різних видів інвестицій; наявністю альтернативних варіантів інвестиційних проектів; обмеженістю ресурсів; великим ризиком, пов'язаним з прийняттям інвестиційних рішень; необхідністю швидкого отримання віддачі від інвестицій тощо. Таким чином, удосконалення стратегії інвестиційної політики залізниць є необхідною умовою успішності їх господарської діяльності та економічного розвитку.

#### Література

1. Дейнека О. Г. Інноваційно-інвестиційні підходи до розвитку галузі залізничного транспорту / О. Г. Дейнека // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2008. — № 22. — с. 54–55.
2. Позднякова Л. О. Шляхи підвищення інвестиційної привабливості залізниць України / Л. О. Позднякова, І. В. Моцная // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2008. — № 22 — с. 74–75.
3. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. — Х.: УкрДАЗТ, 2008. — 193 с.
4. Сич Є. М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. — К.: Логос, 2001. — 256 с.
5. Чеховська М. Інвестиційні та інноваційні напрями подальшого розвитку залізничного транспорту / М. Чеховська // Економіст. — 2009 — № 11 — с. 57–59.
6. Волков Б. А. Экономическая эффективность инвестиций на железнодорожном транспорте в условиях рынка / Б. А. Волков. — М.: Транспорт, 1996. — 191 с.
7. Менеджмент на залізничному транспорті / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова, О. Л. Васильєв та ін. — Харків: УкрДАЗТ, 2010. — 300 с.
8. Закон України «Про залізничний транспорт» / Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 40. — С. 183.
9. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту / Магістраль. — 10–16 січня 2007. — № 1. — С. 6.

#### References

1. Dejneka, O. Gh. Innovacijno-investycijni pidkhody do rozvytku ghaluzi zaliznychnogho transportu / O. Gh. Dejneka // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. — 2008. — № 22. — s. 54–55.
2. Pozdnjakova, L. O. Shhljakhy pidvyshhennja investycijnoji pryvablyvosti zaliznycej Ukrajinj / L. O. Pozdnjakova, I. V. Mocnaja // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. — 2008. — № 22 — s. 74–75.

3. Dykanj, V. L. Zabezpechennja efektyvnosti innovacijnoji dijalnosti pidpryjemstv zaliznychnogho transportu / V. L. Dykanj, V. O. Zubenko. — Kh.: UkrDAZT, 2008. — 193 s.
4. Sych, Je. M. Innovacijno-investycijnyj rozvytok zaliznychnogho transportu / Je. M. Sych, V. P. Iljchuk. — K.: Loghos, 2001. — 256 s.
5. Chekhovsjska, M. Investycijni ta innovacijni naprjamy podalshogho rozvytku zaliznychnogho transportu / M. Chekhovsjska // Ekonomist — 2009 — № 11-s. 57–59.
6. Volkov, B. A. Ekonomycheskaja efektyvnostj ynvestycij na zheleznodorozhnom transporte v uslovyjakh rynka / B. A. Volkov. — M.: Transport, 1996. — 191 s.
7. Menedzhment na zaliznychnomu transporti / O. Gh. Dejneka, L. O. Pozdnjakova, O. L. Vasylijev ta in. — Kharkiv: UkrDAZT, 2010. — 300 s.
8. Zakon Ukrainy «Pro zaliznychnyj transport» / Vidomosti Verkhovnoji Rady Ukrainy. — 1996. — № 40. — S. 183.
9. Konceptija Derzhavnoji prohramy reformuvannja zaliznychnogho transportu / Maghystalj. — 10–16 sichnja 2007. — № 1. — S. 6.