

УДК 330.332

О.В. Ярмолицька, ст. викладач

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ, Україна

**ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНЕ ВІДТВОРЕННЯ
ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ВІТЧИЗНЯНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ****О.В. Ярмолицкая**, ст. преподаватель

Государственный экономико-технологический университет транспорта, г. Киев, Украина

**ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННОЕ
ВОСПРОИЗВОДСТВО ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ****Olha Yarmolitska**, senior teacher

State Economic and Technological University of Transport, Kyiv, Ukraine

**IMPACT FACTORS ON THE INNOVATIVE-INVESTMENT RECREATION
OF THE FIXED ASSETS OF DOMESTIC RAILWAYS**

Розкрито сучасну проблему процесів відтворення основних засобів залізничного транспорту, досліджено фактори, що впливають на ці процеси з урахуванням особливостей діяльності залізничного транспорту, а також виділено фактори інноваційно-інвестиційних процесів відтворення основних засобів залізниць України.

Ключові слова: фактори, вплив, відтворення, інноваційно-інвестиційні процеси, основні засоби, рухомий склад, залізниця, економіка.

Раскрыта современная проблема процессов воссоздания основных средств железнодорожного транспорта, исследованы факторы, которые влияют на эти процессы с учетом особенностей деятельности железнодорожного транспорта, а также выделены факторы инновационно-инвестиционных процессов воссоздания основных средств железных дорог Украины.

Ключевые слова: факторы, влияние, воссоздание, инновационно-инвестиционные процессы, основные средства, подвижной состав, железные дороги, экономика.

The modern problem of processes of recreation of the fixed assets of railway transport is exposed in the article, investigational factors which influence on these processes recognition features of activity of railway transport, and also factors are selected innovative investment processes of recreation of the fixed assets of railways of Ukraine.

Key words: factors, influence, recreation, innovative and investment processes, fixed assets, rolling stock, railways, economy.

Постановка проблеми. Залізниця України відіграють велику роль у функціонуванні та розвитку економіки України, оскільки забезпечують зв'язок матеріального виробництва та споживання, сприяють мобільності робочої сили та забезпечують потреби населення у перевезеннях. Інноваційно-інвестиційне відтворення основних засобів вітчизняних залізниць посідає чільне місце в їх першочергових завданнях, оскільки розвинена залізнична інфраструктура, використання рухомого складу нового покоління та надання послуг європейської якості обумовлюють динамічність та ефективність розвитку соціально-економічного потенціалу країни загалом. Проте в Україні залізничний транспорт переживає період нестабільності, а останні півроку є дуже важкими щодо збереження навіть фізичного стану основних засобів однієї із шести залізниць – Донецької. В умовах кризових явищ в економіці господарюючі суб'єкти вже не можуть належним чином розраховувати як на внутрішні, так і на зовнішні джерела інвестування. Тому постає завдання визначити фактори впливу на інноваційно-інвестиційне відтворення основних засобів українських залізниць та виділити серед них найвпливовіші.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інвестицій та інновацій на залізничному транспорті є актуальними і тому стали об'єктом дослідження багатьох учених, серед яких варто виділити праці Н.І. Богомолової, Т.І. Дем'яненко, В.Л. Дикань, В.П. Ільчука, М.В. Макаренко, С.П. Міщенко, В.І. Пасічника, В.В. Прохорової, Є.М. Сича, Є.В. Талавіри, Ю.М. Цветова та ін. [1–9].

С.П. Міщенко розкрив фактори, що впливають на виробничий потенціал підприємств залізничного транспорту, а також на процес відтворення, а саме внутрішні фак-

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

тори (власні фінансові ресурси, кваліфікаційний рівень кадрів, амортизаційна політика, готовність залізниць до оновлення, узгодженість взаємозв'язку «Укрзалізниця» та підприємств, які обслуговують її потреби, інноваційна діяльність лінійних підприємств та залізниць, комплексність оновлення, розвиненість ремонтної бази) та зовнішні фактори (розвиненість інноваційної інфраструктури, заходи державного регулювання, наявність зовнішніх джерел фінансування, співробітництво в галузі інноваційних розробок для залізниць, наявні конкуренти на ринку перевезень, міжнародні стандарти щодо залізничної техніки та якості перевезень, можливість підприємств-постачальників забезпечити необхідні обсяги оновлення) [7]. Вважаємо цю розробку вартою уваги.

Фактори, які позитивно та негативно впливають на формування організаційно-економічного розвитку залізничного транспорту, розглянула Є.В Талавіра [8]. У результаті дослідження авторкою було встановлено, що до чинників, які позитивно впливають та сприяють формуванню стійкого організаційно-економічного розвитку залізничного транспорту державного рівня, слід віднести: зовнішньоекономічні зв'язки з іншими країнами, експертно-імпорتنі відносини, транспортну політику країни, наявність потужного науково-технічного потенціалу країни. На галузевому рівні чинниками, що позитивно впливають, є наявність конкурентів, науково-технологічного потенціалу, транзитний потенціал, транспортний потенціал, наявність розвинутої мережі міжнародних транспортних коридорів, транзитоспроможність як МТК, так і країни, соціальна політика галузі. На рівні підприємств чинниками формування стійкого соціально-економічного розвитку можуть виступати науково-технічний, кадровий, інноваційний потенціал, ресурсна забезпеченість, соціальна політика підприємств, ефективність персоналу, рівень освіти, система підвищення кваліфікації [8]. Вважаємо за доцільне до чинників на рівні підприємств долучити ще і наявність та стан модернізованого рухомого складу.

В. В. Прохорова та Т.І. Дем'яненко виділили фактори впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту, серед яких вони виокремили внутрішні та зовнішні. Автори запропонували у процесі аналізу ризиків переходити від побудови складних моделей до пошуку і детального опису чинників впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком і розробки заходів зі зниження кожного з них [9].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Попри велику кількість наукових публікацій щодо проблем інвестиційного та інноваційного розвитку залізничного транспорту, проблему інноваційно-інвестиційних процесів відтворення в такому поєднанні, на залізницях України у кризових умовах досліджено недостатньо, не виділено фактори впливу на інноваційно-інвестиційні процеси відтворення основних засобів.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є дослідження факторів, що впливають на процеси відтворення основних засобів залізничного транспорту з урахуванням особливостей його діяльності та виділення факторів інноваційно-інвестиційних процесів відтворення основних засобів залізниць України.

Виклад основного матеріалу. Від стану та якості роботи залізничного транспорту залежать не лише перспективи подальшого соціально-економічного розвитку, а також можливості держави ефективно виконувати такі важливі функції, як захист національного суверенітету і безпеки країни, забезпечення потреб громадян у перевезеннях, створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів [10].

Вітчизняні залізниці посідають одне з провідних місць у транспортній мережі Європи, їх вантажообіг становить майже 262 млрд тонно-кілометрів, пасажирообіг – понад 53 млрд пасажиро-кілометрів на рік. Протяжність експлуатаційної мережі залізничних

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

колій – 22 тис. кілометрів. У межах залізниць функціонують 1602 роздільні пункти, що мають колійний розвиток, у тому числі: пасажирських станцій – 18, сортувальних – 29, вантажних – 245, дільничних – 85, проміжних – 1225, у т. ч.: обгінних пунктів – 3, роз'їздів – 114. Вантажні операції провадяться на 1086 станціях. Приймання та відправлення поїздів здійснюється на 8049 приймально-відправних коліях. Сортувальна робота проводиться на 1712 сортувальних коліях. Розформування і формування поїздів здійснюється на: 140 сортувальних гірках, з яких 35 механізованих, витяжних коліях, кількість яких становить – 34, у т. ч. – 18 похилі, 16 – профільовані. На мережі залізниць діє 130 поїзних диспетчерських дільниць, які входять до складу дирекцій залізничних перевезень та служб перевезень.

Проте на сьогодні зношеність інфраструктури та рухомого складу досягла критичного рівня і разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, яку неможливо вирішити без залучення сторонньої допомоги (країн-донорів та закордонних інвесторів) [11].

Підтвердженням тому є інформація Укрзалізниці, за даними якої на початок 2014 року інвентарний парк пасажирських вагонів основних перевезень становив 7025 од., у тому числі 3665 вагонів, які експлуатуються понад встановлений нормативний термін (більше 28 років), що становить 52,2 % інвентарного парку. Крім того, частка вагонів віком від 10 до 20 років становить 1,9 %, а віком до 10 років – лише 5,7 %. Темпи старіння парку пасажирських вагонів значно випереджають його оновлення, загальний коефіцієнт зносу становить 85,8 %.

Основними невирішеними завданнями локомотивного господарства є зношеність локомотивного парку. Більшу частину парку складають електровози ВЛ 8, ВЛ 10, ВЛ 60, ВЛ 80, ВЛ 82, ЧС 2, ЧС 4, магістральні тепловози 2ТЕ116, 2ТЕ10, 2М62, ТЕП70, маневрові тепловози ЧМЕ33 та інші локомотиви, спроектовані і виготовлені в 50–60-х роках минулого століття, які в експлуатації потребують на 40–60 % більше витрат на ремонт та поточне утримання, мають низьку економічність у порівнянні з сучасними локомотивами, не можуть забезпечити належного підвищення швидкостей руху вантажних вагонів і пасажирських поїздів, здійснюють значний шкідливий вплив на навколишнє середовище.

На залізницях також експлуатується 1695 колійних машин, з яких по роках побудови до 10 років – 360 одиниць (21 %), від 11 до 20 років – 175 одиниць (10 %), від 21 року до 40 років – 920 одиниць (54 %), більше 40 років – 240 одиниць (14 %). Знос моторвагонного рухомого складу залізниць України становить по електропоїздах – 82,3 % (86,8 % – змінного струму та 78,6 % – постійного струму); дизель-поїздах – 99,7 %, рейкових автобусах – 10,3 %.

Динаміка показників стану основних засобів залізниць протягом останніх років (табл.) характеризується, в основному, негативними тенденціями.

Таблиця

Показники стану основних засобів залізниць України (2007–2013 рр.)

Показники	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Коефіцієнт реальної вартості основних засобів у майні підприємства	0,86	0,86	0,84	0,81	0,76	0,75	0,75
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,82	0,94	0,94	0,98	0,98	0,99	0,99
Коефіцієнт придатності основних засобів	0,18	0,06	0,06	0,02	0,02	0,01	0,01
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,06	0,06	0,01	0,02	0,04	0,13	0,04
Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,02	0,004	0,001	0,001	0,004	0,06	0,01
Коефіцієнт приросту основних засобів, %	0,05	0,06	0,01	0,02	0,04	0,07	0,03

Джерело: розраховано автором за даними бухгалтерської звітності Укрзалізниці [4].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %, у т. ч. колійного господарства – 86 %. Тільки для того, щоб підтримувати її в робочому стані й не накопичувати прострочені ремонти, щорічно необхідно модернізувати 800 км колії та капітально ремонтувати 1000 км. Проте, якщо у 2007 р. вдалося модернізувати 1446,1 км колії, у 2008 р. – 819 км, у 2009 р. – 411,3 км, то у 2013 р. тільки 276 км [12, с. 10].

За результатами досліджень було встановлено [13, с. 58–59], що головними проблемами кризового стану, у разі зношення 98,7 % основних засобів на залізницях України, та причинами порушення процесів простого та розширеного їх відтворення є:

1. Катастрофічне падіння обсягів перевезень вантажів протягом 1990–2013 рр.

2. Несвоєчасне проведення інвентаризації нерухомості та оцінювання майна з урахуванням інфляційних процесів, у результаті чого відбулося заниження їх балансової вартості від ринкової більше ніж у 4 рази, а якщо порівнювати їх первісну (переоцінену) вартість у 2007 та 2009 роках, то можна побачити, що ріст первісної (переоціненої) вартості за цей період становив 21 раз.

3. Нераціональне використання амортизаційних відрахувань.

4. Перехресне фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і як наслідок недоотримання власних коштів на інвестиційні потреби.

5. Невідповідність темпів зростання цін на продукцію та ресурси, що споживають залізниці України, та зростання тарифів на перевезення.

6. Невиконання чинного законодавства з боку державної влади щодо фінансової підтримки основних напрямків діяльності залізничного транспорту, проведення ефективної інвестиційної політики.

Тому для забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на вітчизняному та міжнародному ринках транспортних послуг існує важливість оптимізації інфраструктури поряд із швидким та всебічним оновленням рухомого складу з урахуванням як вітчизняного, так і світового досвіду. Здійснення процесу відтворення основних засобів залежить від дії багатьох факторів. Їх можна розділити за своїм відношенням до залізниць на дві основні групи: зовнішні та внутрішні. Поряд із цим внутрішні фактори характеризують внутрішній стан залізниць, а зовнішні – стан об'єктів навколишнього середовища, що мають значний вплив на їх діяльність. Слід зазначити, що зовнішні фактори впливу на відтворення основних засобів є менш контрольованими, а іноді зовсім неконтрольованими, на відміну від внутрішніх. Це пов'язано з тим, що сучасні ринкові умови висувають все більш жорсткі вимоги до господарюючих суб'єктів. При цьому вимоги споживачів постійно зростають, а тому залізницям доводиться особливо увагу приділяти якості наданих послуг та її відповідності встановленим тарифам за ці послуги.

Крім того, залізничний комплекс має певні специфічні особливості щодо здійснення своєї діяльності, які взаємопов'язані як із внутрішніми, так і з зовнішніми факторами впливу на інноваційно-інвестиційні процеси відтворення основних засобів залізниць України.

Класифікація зовнішніх і внутрішніх факторів відтворення основних засобів залізниць з урахуванням характерних особливостей діяльності залізничного комплексу наведена на рис. 1.

Господарський процес залізниць відрізняється від традиційного виробництва тим, що реалізовується не продукт, який є процесом виробництва, а надаються послуги із перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти та ін. У зв'язку із цим на залізницях не створюється запас готової продукції, а на балансах залізниць немає такого поняття, як незавершене виробництво. А сам ефект від надання послуг можна споживати лише під

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

час виробничого процесу, без можливості купити чи продати, як це можна зробити із новоствореною продукцією. Зважаючи на це оборотні активи на залізницях становлять не більше 30 % питомої ваги, а вся значна частина активів припадає на основні засоби, серед яких, враховуючи специфіку діяльності залізниць України, найбільшу питому вагу в їх складі посідає виробнича частина (від 98 до 99,8 %). Тому основні засоби весь час необхідно підтримувати у належному стані. Але що стосується рухомого складу українських залізниць, то він не лише зношений фізично, але й технічно, конструктивно та морально застарілий, оскільки основна частина вагонів та локомотивів побудована за технічними вимогами 60–70-х років [11]. А отже, експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною.



Рис. 1. Класифікація факторів впливу на процеси відтворення основних засобів залізниць з урахуванням характерних особливостей залізничного комплексу

Джерело: складено автором на підставі [11].

Особливістю діяльності залізничного транспорту є суміщення функцій державного і господарського управління, через що не відбувається залучення інвестицій, які дуже необхідні комплексу для здійсненню його технічної і технологічної модернізації.

Ще однією специфічною рисою залізничного транспорту є те, що він є державною монополією на основні види діяльності із перевезення вантажів та пасажирів, що у свою чергу гальмує його розвиток та унеможливорює участь приватного капіталу у фінансуванні масштабних інвестиційних проектів.

Залізниці виконують соціальні функції держави. На залізницях України у повному обсязі надається пільговий проїзд 26 категоріям громадян, які мають таке право відповідно до чинного законодавства: ветеранам війни та праці, учасникам ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС, пенсіонерам за віком, студентам вищих навчальних закладів I–IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних закладів, дітям віком від 6 до 14 років та іншим [14]. Пільгові категорії громадян становлять понад 70 % від усіх перевезених пасажирів у приміському сполученні. При цьому держава не компенсує повною мірою зазначені витрати.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Нині особливого значення набуває відтворення основних засобів на новій техніко-технологічній основі із застосуванням нових технологій, нових наукових знань.

Доцільно виділити фактори, що здійснюють вплив на кожен окремий процес відтворення основних засобів, а саме на величину амортизаційних відрахувань, на величину зносу, на залучення інвестицій та на інноваційність основних засобів, які представлено на рис. 2.



Рис. 2. Фактори інноваційно-інвестиційних процесів відтворення основних засобів залізниць
Джерело: складено автором.

Всі зазначені на рис. 2 фактори мають тісний взаємозв'язок та впливають один на одного. Що стосується амортизаційних відрахувань, то вони є внутрішнім джерелом фінансування капітальних вкладень, а саме простого відтворення основних засобів.

На сьогодні в більшості господарюючих суб'єктів різних галузей України, і в тому числі на залізницях, склалося спотворене співвідношення між нарахованою та використаною на інвестиційні потреби амортизацією.

Існує закономірність стосовно дослідження проблем сучасної системи амортизації, яка полягає в недосконалості нормативно-правової бази, що не передбачає довготривалу концепцію реформування амортизаційної політики з метою її удосконалення. Сьогодні вона більше відпрацьована з позицій оподаткування та приватизації, а не відтворення основних засобів, саме тому така політика не сприяє, а протидіє накопиченню реноваційних ресурсів і порушує на господарюючих суб'єктах фінансову базу для створення майна як основу досягнення ефективної економіки.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Стислість та схематичність методичних підходів у нормативно-правових актах значно ускладнює застосування нелінійних методів нарахування амортизації, а відсутність методики їх оцінювання гальмує повномасштабне введення у практику діяльності суб'єктів господарювання. Саме тому більшість господарюючих суб'єктів, і в тому числі залізниці, згідно з Обліковою політикою Державної адміністрації залізничного транспорту, використовують прямолінійний метод нарахування амортизації, який має свої переваги і недоліки.

У результаті дослідження різноманітних методичних підходів та принципів, розробка практичних рекомендацій щодо формування концепції амортизаційної політики залізниць України дозволить створити базу для використання амортизації як основного чинника управління інноваційно-інвестиційним відтворенням основних засобів.

Тому доречним є тезис щодо віднесення нормативно-правового регулювання до факторів впливу на величину амортизаційних відрахувань.

На величину зносу впливають певні фактори. До них можна віднести технічний рівень основних засобів, науково-технічний прогрес, витрати на ремонт, збільшення собівартості послуг, що надаються основними засобами протягом строку їх експлуатації, скорочення обсягів перевезень, що надаються основними засобами протягом терміну їх використання.

Велику увагу необхідно приділити правильному визначенню ступеня зносу основних засобів, адже він має дуже важливе значення для економіки виробництва, для визначення відновлювальної вартості основних засобів і розміру амортизаційних відрахувань [15, с. 145].

Незадовільний технічний стан і технологічна відсталість наявного рухомого складу на залізницях потребують оновлення та заміни сучасними основними виробничими засобами, виникає необхідність у впровадженні новітніх енерго- і матеріалозберігаючих, більш потужних технологій.

Як відомо, основні засоби протягом тривалого функціонування зазнають фізичного (матеріального) і економічного спрацювання, а також техніко-економічного старіння. Під фізичним (матеріальним) спрацюванням основних виробничих засобів розуміють явище поступової втрати ними своїх первісних техніко-експлуатаційних якостей, тобто споживної вартості, що призводить до зменшення їхньої реальної вартості – економічного спрацювання. На швидкість і розміри фізичного спрацювання основних засобів впливають їх надійність та довговічність, спосіб використання (екстенсивне чи інтенсивне), особливості технологічних процесів, якість технічного догляду й ремонтного обслуговування, кваліфікація робітників, інші організаційно-технічні фактори.

Також у ході діяльності основні засоби піддаються моральному зносу, який являє собою зношення основних засобів унаслідок створення нових, більш прогресивних і економічно ефективних зразків. Тобто під дією науково-технічного прогресу у разі появи більш досконалих видів основних засобів з підвищеною продуктивністю стає економічно доцільною заміна діючих основних засобів ще до їх фізичного зносу.

Несвоєчасна заміна морально застарілих основних виробничих засобів призводить до того, що вартість ремонтних робіт підвищується, як наслідок – собівартість послуг, що надаються за допомогою таких засобів, теж збільшується, а якість та безпека перевезень знижується.

Важливим моментом при цьому є своєчасне виявлення «межі», за якою подальше використання основних засобів стає економічно недоцільним. Багато авторів схиляються до думки, що визначений належним чином строк корисного використання кожного окремого об'єкта може бути не тільки обґрунтованою основою для встановлення інди-

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

відуальних норм амортизації основних засобів як терміну відшкодування зносу, а й важливим показником планування процесу його відновлення [15, с. 146].

Під час дослідження впливу на залучення інвестицій для інноваційного відтворення основних засобів доцільно виділити такі фактори, як інвестиційний клімат, інвестиційну привабливість галузі, розвиненість виробничої та соціальної інфраструктури, рівень кваліфікації працівників, державні гарантії та дисципліна виконання нормативно-правових актів.

Взагалі, економічний термін «інвестиційний клімат» дозволяє визначити ту систему орієнтирів, у межах якої відбувається процес інвестування, і на основі цього намітити напрями ефективного використання інвестицій. До цього процесу слід віднести стан економіки, соціально-економічну стабільність, рівень розвитку нормативно-правової бази, рівень розвитку інвестиційної інфраструктури, рівень розвитку продуктивних сил, валютну і фіскальну політику, стан фінансово-кредитної системи та інвестиційного ринку, інвестиційну активність населення, статус закордонного інвестора та інші фактори. Спостерігається закономірність щодо трактування інвестиційного клімату як сукупності соціальних, економічних, природних, політичних, організаційних, соціокультурних передумов, що зумовлює привабливість і доцільність інвестування в ту або іншу господарську одиницю. З огляду на це провідним напрямом у процесі переходу залізниць України до інноваційного розвитку має стати поліпшення інвестиційного клімату в державі та на залізничному транспорті, а також всебічне стимулювання капітальних інвестицій та інвестиційних процесів. Ключовим засобом на цьому шляху може стати виведення витрат підприємства на інвестиції в основні засоби з-під оподаткування податком на прибуток. Такий крок може надати суттєве прискорення розвитку інвестицій. Через значну обмеженість інвестиційних ресурсів, слід цілеспрямовано сприяти їх концентрації на інноваційних напрямках [16].

Інвестиційну привабливість підприємства характеризують як комплексний показник, що визначає доцільність інвестування коштів у це підприємство. Інвестиційна привабливість підприємства залежить від безлічі факторів, таких як: політична, економічна ситуація у країні, регіоні, досконалість законодавчої та судової влади, рівень корупції, економічна ситуація в галузі, кваліфікація персоналу, фінансові показники тощо.

Не менший вплив на залучення інвестицій здійснюють розвиненість виробничої та соціальної інфраструктури, державні гарантії та дисципліна виконання нормативно-правових актів. Нині перешкодами для залучення інвестицій у залізничний транспорт України є політична і нормативно-правова нестабільність, негативний міжнародний рейтинг нашої держави, високий рівень корупції, відсутність державних гарантій для іноземних інвестицій, неможливість виконання державою своїх обов'язків щодо соціального захисту громадян, відсутність ефективних процедур банкрутства, захисту прав власників, високий рівень злочинності, слабка дисципліна виконання законодавчих актів.

Тому проблема залучення інвестицій у залізничний транспорт залишається актуальною і її вирішення є надзвичайно важливим завданням, яке можна досягти за умов як поліпшення макроекономічної ситуації у країні загалом, так і на мікрорівні залізничного сектору (насамперед, це прискорення проведення реформ, удосконалення грошово-кредитної та валютної політики, посилення боротьби з корупцією), послідовної реалізації системи взаємозв'язаних економічних, правових, організаційних і інформаційних заходів, спрямованих на утворення привабливого інвестиційного клімату й поживлення інвестиційної активності.

Вплив на інноваційність основних засобів здійснюють такі фактори:

- технологічна специфіка залізниць, що характеризується ступенем інтегрованості технологічного процесу і можливістю його удосконалення;

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

- ємність ринку послуг та перспективи інноваційних послуг;
- фінансове становище залізниць, на яких спостерігається дефіцит коштів навіть для простого відтворення основних засобів;
- технологічні можливості залізниць, що потребують наявності технологічної бази для інновацій;
- суб'єктивні чинники, до яких слід віднести підприємливість та гнучкість керівництва до інноваційних реформ;
- сприятливі інституційні умови, що мають бути створені для розвитку інноваційної діяльності на залізницях за рахунок удосконаленого правового забезпечення їх інноваційної діяльності, забезпечення дієвого пільгового режиму здійснення інноваційної діяльності, удосконалення механізмів фінансування інноваційної діяльності;
- застосування засобів захисту національного ринку послуг, виробництва, що розвивається в заохоченні їхнього розвитку, і в тому числі стимулюванні інноваційного розвитку [16].

Отже, врахування факторів, що впливають на процеси відтворення основних засобів, необхідне для вирішення першочергових завдань щодо їх інноваційно-інвестиційного відтворення.

Висновок. У результаті проведеного дослідження встановлено важливість виділення факторів впливу на інноваційно-інвестиційні процеси відтворення основних засобів залізниць України з урахуванням характерних особливостей діяльності залізничного комплексу, що, у свою чергу, допомогло встановити сучасні завдання процесів відтворення основних засобів вітчизняних залізниць, вирішення яких буде сприяти їх інноваційно-інвестиційному відтворенню. Цього можна досягти в результаті виконання таких кроків:

- 1) удосконалювати нормативно-правову базу, яка сприятиме накопиченню реноваційних ресурсів на інноваційне відтворення основних засобів;
- 2) оновлювати основні засоби на новій техніко-технологічній основі;
- 3) розробити методику щодо застосування нелінійних методів нарахування амортизаційних відрахувань на залізницях з метою їх накопичення;
- 4) своєчасно виявляти «межу», за якою подальше використання основних засобів стає економічно недоцільним;
- 5) проводити адекватне визначення ступеня зносу (з урахуванням як фізичного, так і морального зносу) основних засобів;
- 6) стимулювати капітальні інвестиції та інвестиційні процеси;
- 7) надати суттєве прискорення розвитку інвестицій за рахунок виведення витрат підприємства на інвестиції в основні засоби з-під оподаткування податком на прибуток;
- 8) підвищувати інвестиційну привабливість господарюючого суб'єкта;
- 9) прискорити проведення реформ на залізничному транспорті.

Вирішення викладених вище завдань може стати предметом подальших наукових та практичних досліджень.

Список використаних джерел

1. Богомолова Н. І. Інноваційно-економічний механізм прискорення доставки вантажів та пасажирів / Н. І. Богомолова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2008. – Вип. 11. – С. 212–219.
2. Дикань В. Л. Шляхи активізації інноваційно-інвестиційних процесів розвитку підприємств залізничної галузі [Електронний ресурс] / В. В. Дикань, Л. П. Василенко // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2014. – Вип. 146. – С. 100-105. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Znpudazt_2014_146_23.pdf.
3. Ільчук В. П. Системоутворюючі процеси в інноваційній та фінансовій сферах транспорту / В. П. Ільчук // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2007. – Вип. 9. – С. 6–16.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

4. *Пасічник В. І.* Інвестиційний розвиток залізничного транспорту / В. І. Пасічник // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 78–83.

5. *Сич Є. М.* Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. – К. : Логос, 2006. – 264 с.

6. *Залізничний транспорт України на порозі реформування* / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко та ін. – К. : ДЕДУТ, 2008. – 189 с.

7. *Мищенко С. П.* Інноваційне відтворення основних фондів залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 / С. П. Мищенко. – Х., 2009. – 21 с.

8. *Талавіра Є. В.* Організаційно-економічні фактори впливу та принципи інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів [Електронний ресурс] / Є. В. Талавіра // Ефективна економіка. – 2013. – № 2. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1833>.

9. *Прохорова В. В.* Вплив ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту / В. В. Прохорова, Т. І. Дем'яненко // Экономика и управление. – 2013. – № 1. – С. 42–48.

10. *Подсорин В. А.* Пороговые значение уровня износа основных средств / В. А. Подсорин // Экономика железных дорог. – 2012. – № 8. – С. 66–76.

11. *Михайличенко К. М.* Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ галузі [Електронний ресурс] / К. М. Михайличенко, О. В. Собкевич. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1662>.

12. *Собкевич О. В.* Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України : аналітична доповідь / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова. – К. : НІСД, 2014. – 60 с.

13. *Ярмоліцька О. В.* Економічний вплив показників діяльності залізниць України на відтворювальні процеси основних засобів / О. В. Ярмоліцька // Збірник наукових праць ДЕДУТ: Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 21-22, ч. 2. – С. 48–59.

14. *Мілюта В.* Укрзалізниця вимагає повернути їй кошти за перевезення пільговиків [Електронний ресурс] / В. Мілюта. – Режим доступу : <http://www.unn.com.ua/ua/news/1043943-ukrzalznitsya-vimagaє-povernuti-yiy-koshti-za-perevezennya-pilgovikiv/>.

15. *Ярмоліцька О. В.* Проблеми нарахування та використання амортизації основних засобів залізниць України / О. В. Ярмоліцька // Збірник наукових праць ДЕДУТ: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 18, ч. 1. – С. 139–148.

16. *Перспективи інноваційного розвитку України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://old.niss.gov.ua/Table/Zhalilo21/003.htm>.