

Г. Бойко, начальник Одеської залізниці,

М. Мелешко, заступник начальника технічної служби Одеської залізниці

ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ЕНЕРГОЗБЕРІГАЮЧИХ ПРОЄКТІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ. ЧАСТИНА I

КЛЮЧОВІ СЛОВА: бережливе виробництво, виробничий потенціал, державно-приватне партнерство, джерела фінансування проекту, електрифікація дільниць, енергоефективність проекту, енергомодернізація, земельний сервітут, імплементація, інвестиційна діяльність, інвестиційний менеджмент, інноваційний енергозберігаючий проєкт, інтеграція залізничного транспорту, оцінка впливу на навколишнє природне середовище, перевізна робота, проєктна пропозиція, розвиток залізничної інфраструктури.

УДК 658. 386: 656. 2

АНОТАЦІЯ.

Напрацьований досвід вітчизняних і зарубіжних брендів компаній-перевізників свідчить, що інвестиції в розвиток залізничної інфраструктури сприяють зниженню непродуктивних втрат (перевитрат) виробничих ресурсів, відновленню (наращенню) виробничого потенціалу, збільшенню обсягів перевезень пасажирів та вантажів, покращенню якості послуг.

Г. Бойко



М. Мелешко



МЕТА СТАТТІ. Аналіз сучасного інвестиційного ринку, положень законодавчих актів, дослідження правових взаємовідносин, стану та перспектив інвестування масштабних проєктів на підприємствах вітчизняної залізничної галузі, забезпечення проведення техніко-технологічної енергомодернізації виробництва (сфери послуг), активізація роботи щодо впровадження концептуальних заходів бережливого виробництва, досягнення практичної гармонізації складових, реалізація яких у підсумку сприяє підвищенню енерго-, ресурсо-ефективності перевізної роботи.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ. Формування нової якості сучасної економіки є надзвичайно важливим етапом для сьогодення й майбутнього нашої держави.

Суттєвим чинником економічного зростання України є систематизація та структуризація інвестиційного ринку, як внутрішнього, так і зовнішнього [1].

Постановою Верховної Ради України від 18.09.1991 р. за № 1561-XII введено в дію Закон України «Про інвестиційну діяльність» [2], який визначив загальні правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності на території України.

Згаданий законодавчий акт спрямований на забезпечення рівного захисту прав, інтересів і майна суб'єктів інвестиційної діяльності незалежно від форм власності, а також на ефективне інвестування сфер (галузей) економіки України, розвитку міжнародного економічного співробітництва та інтеграції.

Для українських залізниць, які функціонують у межах міжнародних транспортних коридорів, правові та інші аспекти інтеграції залізничного транспорту в європейську транспортну систему, особливо на етапах реформування галузі та економіки в цілому, мають надважливе значення [3].

Мета інвестицій для залізниць, якими можуть бути всі види фінансу-

вання, майнові та інтелектуальні цінності, що вкладаються, — створення прибутку (доходу) та підвищення конкурентоспроможності, досягнення соціального ефекту.

Такими цінностями є:

- кошти, цільові банківські вклади, паї, акції та інші цінні папери (крім векселів);
- рухоме та нерухоме майно (будинки, споруди, інженерні мережі, залізничні колії, устаткування та інші матеріальні цінності);
- майнові права інтелектуальної власності;
- сукупність технічних, технологічних, комерційних та інших знань, оформлених у вигляді технічної документації, навичок та виробничого досвіду, необхідних для організації того чи іншого виду виробництва.

Інвестиції, згідно з поширеною світовою практикою, у відтворення (природження) основних фондів здійснюються у формі капітальних вкладень.

Таким чином, інвестиційна діяльність — це сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо залучення та практичної реалізації інвестицій, у т. ч. державної підтримки реалізації інвестиційних проектів відповідно до положень зазначеного Закону, за рахунок коштів бюджетів, позабюджетних фондів і позичкових коштів.

Реалізація проектів на практиці здійснюється за рахунок власних і позичкових коштів інвестування, у т. ч. іноземного інвестування — іноземними громадянами, юридичними особами та державами (приватний, банківський та інші капітали), спільного інвестування громадянами та юридичними особами України, іноземних держав.

Підставами для інвестування є проектна (інвестиційна) пропозиція та інвестиційний проект, в обов'язковому порядку затверджений центральним органом виконавчої влади, тобто сукупність цілеспрямованих організаційно-правових, управлінських, аналітичних, фінансових та інженерно-технічних заходів, які здійснюються суб'єктами інвестиційної діяльності та оформлені (погоджені, затверджені)

ні) у вигляді планово-розрахункових документів (проектів, інших матеріалів), необхідних та достатніх для обґрунтування, організації та управління роботами для реалізації проекту.

Інвестиційний проект, для реалізації якого може надаватися державна підтримка, повинен містити:

- резюме (мета проекту, напрями використання інвестицій, відповідність проекту стратегічним програмним документам держави, відомства, галузі);
- прогностичні обсяги виробництва продукції (товарів, послуг);
- потребу в інвестиціях;
- необхідність забезпечення земельною ділянкою або правами на неї (оренда, сервітут) для реалізації проекту;
- основні показники ефективності проекту, у т. ч. енерго-, ресурсоефективності;
- висновки експертизи, план (графік) реалізації проекту (строк введення в дію основних фондів);
- кадрове забезпечення, організаційну структуру та управління проектом, розвиток інфраструктури, у т. ч. залізничної, заходи з охорони навколишнього природного середовища, джерела фінансування проекту;
- пакет документів з обґрунтуванням оцінки впливу на навколишнє природне середовище та інше.

Особливості, які сьогодні стримують і деякою мірою є перешкодою для залучення зовнішніх інвестицій (інвесторів) у сектори економіки, здійснення інвестиційної діяльності на території України, — це невідповідність вітчизняної законодавчої бази порівняно із законодавством (стандартами, директивами) держав ЄС, інших розвинених країн у формах і методах оцінки та питаннях практичної реалізації проектів.

Однією з найважливіших стратегічних цілей, основною метою реформування вітчизняної транспортної сфери, її складової залізничної галузі є, безумовно, залучення зовнішніх інвестицій у значних обсягах, оскільки власних (галузевих) обігових коштів, а також у державному бюджеті на реалізацію масштабних проектів недостатньо.

У цьому напрямі постійно проводиться на найвищому державному, відомчому та галузевих рівнях постійна робота щодо залучення потенційних інвесторів в оновлення транспортної інфраструктури, її основних активних і пасивних фондів.

Стрімке зростання закупівельних оптових цін на імпортовані енергоносії, а для потреб залізничного транспорту в тязі поїздів — це світлі нафтопродукти, залучення інвестицій у реалізацію енерго-, ресурсозберігаючих проектів, насамперед електрифікацію вантажонапружених залізничних напрямів (дільниць), має стратегічно важливе значення [4].

Аналіз соціально-економічних досягнень деяких зарубіжних країн дає змогу об'єктивно оцінити переваги та суттєві недоліки залучення зовнішніх інвестицій у грошовій формі.

За аналітичними даними, ще 5 років тому потреба інвестицій в економіку України мала перевищувати \$50,0 млрд, у т. ч. для підприємств транспорту \$4,7 млрд.

Безперечно, залучення коштів у таких обсягах сприяло б розвитку пріоритетних галузей вітчизняної промисловості впродовж п'яти років, а з огляду на фінансову кризу — упродовж семи–восьми років.

Однак, на превеликий жаль, як і раніше, останнім часом щорічні обсяги іноземних інвестицій в Україну скорочуються.

При цьому слід урахувати, що залучення іноземних інвестицій також потребує певних витрат. Аналіз свідчить, що за залучення \$1,0 млн необхідно сплачувати близько \$30,0 тис. обов'язкових платежів.

Згідно з оцінкою спеціалістів Європейського центру досліджень, підприємницький ринок інвестицій в Україну становить 80%. Саме він зумовлює на сьогодні незначний потік прямих інвестицій.

У рамках програм із поліпшення транспортної інфраструктури в Європі через програми розбудови транс'європейської мережі (TEN-T) Європейський Союз виділив, за даними 2014 року, €320,0 млн на підтримку 106 проектів.

Основна їх частина спрямована на розвиток Європейської системи

управління рухом поїздів ERTMS, розроблення проектів високошвидкісних ліній, других колій, підвищення провизної (переробної) спроможності залізничних напрямів у внутрішньому та міждержавному сполученнях.

У сучасних умовах розвитку глобальної економіки іноземні інвестиції відіграють особливу роль серед форм міжнародного руху капіталу, оскільки в процесі переходу товарного виробництва від стадії світового ринку до стадії світового господарства виникає міжнародне переміщення вже не лише товару, а й чинників його виробництва, насамперед капіталу, у формі прямих інвестицій.

Прямі іноземні інвестиції вважаються безпосередньою участю іноземного інвестора у виборі об'єкта інвестування, здійсненні вкладень, отриманні кінцевого результату, перш за все фінансового.

Іноземний інвестор бере участь, як правило, у всіх стадіях інвестиційного процесу, у т. ч. в інвестиційних дослідженнях, проектуванні, виборі підрядних організацій, будівництві та нагляді за виконанням робіт, технічному оснащенні побудованих чи реконструйованих підприємств тощо.

Прийняття 15 років тому Закону України «Про державно-приватне партнерство» [5], згідно з положеннями якого визначено організаційно-правові засади взаємодії державних партнерів із приватними партнерами та основні принципи державно-приватного партнерства на договірній основі, дозволило активізувати роботи з впровадження інвестиційних проектів.

За визначенням, державно-приватне партнерство — співробітництво між державою Україна, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору.

Важливо те, що з посиланням на Закон до ознак та принципів здійс-

нення державно-приватного партнерства належить:

- забезпечення вищих техніко-економічних показників ефективності діяльності, ніж у разі здійснення такої діяльності державним партнером без залучення приватного партнера;
- довготривалість відносин (від 5 до 50 років);
- передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства;
- внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством;
- рівність перед законом державних та приватних партнерів;
- заборона будь-якої дискримінації прав державних чи приватних партнерів;
- узгодження інтересів державних та приватних партнерів із метою отримання взаємної вигоди;
- незмінність протягом усього строку дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, цільового призначення та форми власності об'єктів, що перебувають у державній або комунальній власності;
- визнання державними та приватними партнерами прав та обов'язків, передбачених законодавством України та визначених умовами договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства;
- справедливий розподіл між державним та приватним партнерами ризиків, пов'язаних із виконанням договорів, укладених у рамках державно-приватного партнерства;
- визначення приватного партнера на конкурсних засадах, крім випадків, установлених законом.

Дуже важливо й те, що відповідно до Статті 4 «Сфери застосування державно-приватного партнерства» застосування державно-приватного партнерства поширюється через визначений механізм і на будівництво та / або експлуатацію автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових еста-

кад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктуру.

За весь історичний період існування Одеської залізниці, Одеського морського порту, будівництва морських портів «Великої Одеси» експлуатаційна робота магістралі в Південному регіоні має свої особливості порівняно з іншими вітчизняними залізницями.

Поглиблення інтеграційних процесів, глобалізація економіки, конкуренція на внутрішньому й зовнішніх ринках у транспортній сфері спонукає до пошуку та реалізації учасниками перевізного процесу інноваційних ефективно виробничих моделей співпраці на основі партнерських взаємовідносин, роботи на випередження.

Відповідно до Транспортної стратегії України до 2020 року [6], найважливішими пріоритетними напрямками діяльності галузі є: розвиток транспортної інфраструктури; поліпшення інвестиційного клімату; забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг.

На сучасному етапі реформування залізниць України, без реалізації заходів стратегічного комплексного розвитку сегментів ринку транспортних послуг із нарощення активів підприємств за рахунок залучених інвестиційних коштів, спрямованих на розбудову залізничної інфраструктури, підвищення геостратегічної значущості Південного регіону України досягти вкрай важко [7].

З метою збільшення пропускної спроможності залізниць і забезпечення їх сталої роботи, підвищення економічної ефективності залізничного транспорту, зменшення його негативного впливу на навколишнє природне середовище, забезпечення високих соціальних стандартів транспортних послуг, наказом Укрзалізниці за № 525-Ц ще у 2007 році затверджується та вводиться в дію Програма електрифікації залізниць України на 2008–2020 рр.

Заходи, які передбачалися щодо виконання Програми електрифікації залізниць України в межах Одеської залізниці на 2008–2020 рр., наведено в таблиці.

Табл. Заходи щодо виконання Програми електрифікації залізниць України в межах Одеської залізниці на 2008-2020 рр.

Дільниця	Виконавець	Термін впровадження, рр.	Орієнтовна вартість реалізації заходів, млн грн
Одеська залізниця			
Бурти – Користівка (40 км)	Укрзалізниця, Одеська залізниця, Київдіпротранс	2008	94,0
Долинська – Миколаїв (148 км)	Укрзалізниця, Одеська залізниця, Київдіпротранс	2009–2010	534,4
Миколаїв – Херсон (55 км)	Укрзалізниця, Одеська залізниця, Київдіпротранс	2010	205,0
Херсон – Вадим (101 км)	Укрзалізниця, Одеська залізниця, Київдіпротранс	2010–2011	354,8
Гребінка – ім. Т. Шевченка (122 км)	Укрзалізниця, Одеська залізниця, Київдіпротранс	2016–2017	453,6
ім. Т. Шевченка – Помічна (128 км)	Укрзалізниця, Одеська залізниця, Київдіпротранс	2018	310
Білгород-Дністровський – Ізмаїл (251 км)	Укрзалізниця, Одеська залізниця, Київдіпротранс	2018–2020	895,8
Усього по Одеській залізниці 950 км			3212,6



Рис. 1. Відкриття руху поїздів на електрифікованій дільниці Бурти – Користівка, 2008 рік

У подальшому, через незалежні від залізниці обставини, відбулися зміни в переліку дільниць, але по суті питання електрифікації залізничних напрямів зі зміною виду тяги й на сьогодні залишається актуальним.

Фактично із наведеної таблиці залізницею повністю реалізовано тільки один проект — у 2008 році електрифіковано та здано в постійну експлуатацію дільницю Бурти – Користівка (рис. 1).

Інші проекти, термін реалізації яких визначався 2010 роком, зали-

шилися не впровадженими, хоча вони, як і раніше, актуальні.

Основною причиною відтермінування проектів стало обмежене фінансування, обсяги якого не достатні на практичне їх втілення.

З метою збільшення пропускної спроможності залізниць України, забезпечення їх сталої роботи, упровадження швидкісного руху поїздів, підвищення економічної ефективності залізничного транспорту, зменшення його негативного впливу на навко-

лишнє природне середовище, забезпечення високих соціальних стандартів транспортних послуг, наказом за № 156 у 2015 році затверджується чергова, оновлена Програма електрифікації залізниць України на 2015–2020 рр.

Програма передбачає реалізацію протягом 2016–2017 рр. проектів електрифікації дільниць Одеської залізниці Долинська – Миколаїв та Миколаїв – Колосівка та будівництво повітряних ліній зовнішнього електропостачання.

Проекти електрифікації, вартість упровадження на сьогодні яких сягнула понад 5,0 млрд грн, розглядаються на сьогодні, незалежно від складної економічної ситуації в Україні, як інвестиційно привабливі для зовнішніх фінансових інституцій.

Як приклад, наприкінці 2014 року – на початку 2015 року, за попередніми домовленостями після низки офіційних зустрічей уповноважених представників Укрзалізниці, Одеської залізниці та ЄІВ, останні підтвердили готовність продовжити проведення оцінки проектів електрифікації залізничних напрямків Долинська – Миколаїв,

Миколаїв – Колосівка та прийняття в подальшому рішення щодо їх кредитування.

Під час зустрічі з профільними спеціалістами, окрім проведення оцінки проектів електрифікації та механізму фінансування, попередньо також обговорено питання щодо придбання рухомого складу.

Зацікавленість інвесторів у фінансуванні рухомого складу бере початок із вересня 2008 року, коли Рада директорів ЄІБ схвалила кредит УЗ на суму €175,0 млн для підтримки інвестиційних планів щодо оновлення вантажного парку, але на жаль, кредитна угода не була укладена у 2009 році у зв'язку з факторами, які не залежали від жодної зі сторін на той час.

Необхідно зазначити, що особливості сучасного розвитку Південного регіону України, інвестування в розвиток морських торгових портів і відставання розвитку залізничної інфраструктури спричинили утворення диспропорції між перероблювальною спроможністю портів та припортових станцій.

На жаль, сьогодні також існує практика, коли портові потужності та інфраструктура залізниці розвиваються незбалансовано з огляду на нарощення переробної спроможності морських портів (рис. 2).

У зв'язку з постійним нарощуванням переробної спроможності в портах проблемними на сьогодні залишаються питання розвитку залізничних підходів і припортових станцій.

За статистичними даними, наприклад, можна розглянути динаміку збільшення середньодобового вивантаження вагонів по станціях за період із 2000 до 2014 року, які розташовані в районі Мале Аджаликського лиману (ДП «Морський торговельний порт «Южний»):

- станція Хімічна (ТОВ «Трансінвестсервіс») — середньодобове вивантаження збільшилося до 717 вагонів на добу;
- станція Берегова (ДП «Морський торговельний порт «Южний») — середньодобове вивантаження вагонів збільшилося до 365 вагонів на добу.

Якщо ж розглядати в цілому середньодобове вивантаження ва-

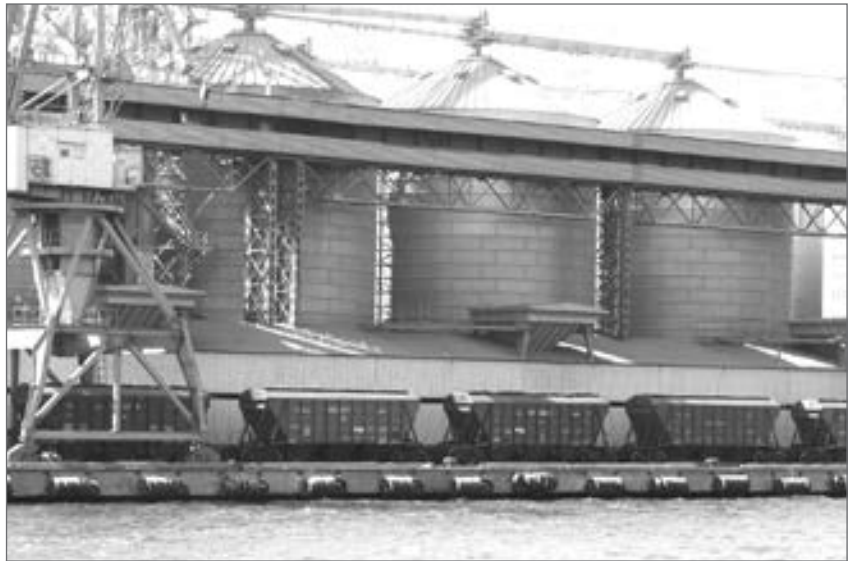


Рис. 2. Сучасний розвиток залізничної та портової інфраструктури із залученням інвестицій



Рис. 3. Етапи співпраці — від намірів до практичних дій


гонів на підприємствах, розташованих у районі Мале Аджаликського лиману, то у 2014 році воно становило 1459 вагонів на добу, що на 1030 вагонів більше, ніж у 2000 році, та в декілька разів перевищує первісну проектну потужність зазначених підприємств.

Виходячи з розрахунків, наданих підприємствами, які мають або проєктують перевантажувальні комплекси в районі Мале Аджаликського лиману (Морського торговельного порту «Южний»), загальні обсяги перевезень на розрахунковий 2020 рік орієнтовно плануються щонайменше до 80,0 млн т на рік.

Стримуючим фактором пропуску прогнозованого вагонопотоку є недостатній розвиток дільниці Чорно-

морська – Берегова та станцій Чорноморська й Берегова.

На сьогодні пропускна спроможність дільниці Чорноморська – Берегова практично вичерпана.

Для збільшення пропускної спроможності дільниці Чорноморська – Берегова в напрямку ДП «Морський торговельний порт «Южний» і підприємств, розташованих у районі Мале Аджаликського лиману, постійно ведеться діалог зацікавлених сторін (рис. 3), розробляються та реалізуються інвестиційні проекти з укладання другої головної колії на цій дільниці з реконструкцією автоблокування й електрифікацією. 

**Закінчення
в наступному номері.**