

оптимізацію логістичної інфраструктури на міждержавному рівні. Деякі іноземні виробники створюють інфраструктурні логістичні об'єкти, що дозволяють постачати товари суб'єктам транскордонного співробітництва та економічним агентам інших країн. Відповідно відзначається тенденція до інтеграції у формі створення міжнародних логістичних платформ [2]. Національні логістичні оператори повинні врахувати зазначені тенденції, що дозволить не залишитися на узбіччі міжнародного економічного співробітництва.

Сучасна логістика розвивається в умовах глобалізації, інтернаціоналізації та інтеграції. Одночасно рівень розвитку логістичних систем є передумовою прискорення зазначених вище процесів. Таким чином, розвинена логістична інфраструктура є передумовою інвестиційно-інноваційного розвитку економічної системи регіону, держави у межах транскордонного та міжнародного співробітництва.

[1] International lpi. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

[2] Arvis J.-F., Saslavsky D., Ojala L., Shepherd B., Busch Ch., Raj A. & Naula T. (2016) Connecting to Compete 2016. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington: Communications Development Incorporated. 62 p.

УДК 330.322:656.2

### **ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

### **PROBLEMS AND PROSPECTS OF INVESTMENT SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT**

*Докт. екон. наук О. Г. Кірдіна  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D.Sc. (Econ.) O. H. Kirdina  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Макроекономічні кризові явища, викликані пандемією і порушенням усталених виробничих, торговельних та логістичних зв'язків між країнами, значно дестабілізують діяльність вітчизняного залізничного транспорту і зумовлюють поглиблення назрілих проблем у галузі. Застарілий рухомий склад, критично зношена інфраструктура, низька пропускна спроможність залізничної мережі та загалом неефективна організація операційних процесів на залізничному транспорті призвели до скорочення вантажо- та пасажиропотоків і зниження дохідності

залізничної компанії.

Відтак якщо у 2019 р. фінансовим результатом АТ «Укрзалізниця» був прибуток на рівні 2,9 млрд грн, то у 2020 р. компанією згенеровано збиток у 11,9 млрд грн. Окрім вище перелічених факторів у значній мірі така ситуація зумовлена неефективною фінансово-кредитною політикою. Оскільки протягом останніх років відбувається нарощення боргових зобов'язань компанією (станом на кінець 2020 р. їх сукупний розмір досягнув 58,3 млрд грн). При цьому кредитні ресурси залучаються не для реалізації інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту, а, насамперед, для покриття існуючих фінансових зобов'язань. Зокрема у 2020 р. компанією було залучено 23,5 млрд грн кредитних ресурсів. У свою чергу, на погашення поточних зобов'язань компанією витрачено 28 млрд грн, з яких 3,4 млрд грн – відсотки за кредитами. Реалізація такої політики призводить до скорочення інвестицій в оновлення основних фондів і зумовлює подальше занурення компанії в системну кризу.

Це знаходить відображення в систематичному невиконанні планів з капітального інвестування на залізничному транспорті. Так, за останні роки рівень виконання плану з капітального інвестування не перевищував 50-60 %, зокрема у 2019 р. інвестиційний план АТ «Укрзалізниця» було виконано на 51 % (9,3 млрд грн). У свою чергу, у 2020 р. компанією освоєно інвестиції в розмірі 10,7 млрд грн, обсяг яких, з одного боку, відповідає 85 % виконанню плану, а з іншого – задовольняє інвестиційні потреби галузі лише на 20 %. Наразі залізничний транспорт перебуває у вкрай складному стані і обсяг інвестицій, необхідних для стабілізації діяльності АТ «Укрзалізниця», з кожним роком невпинно зростає.

Однак, незважаючи на складне становище АТ «Укрзалізниця» і динаміку інвестиційної активності останніх років, у 2021 р. компанією заплановано реалізувати план з капітальних інвестицій в обсязі 27 млрд грн. Більшість інвестицій заплановано спрямувати на оновлення рухомого складу (придбання нового, модернізацію і капітальний ремонт наявного парку, у т.ч. купівлю 80 пасажирських вагонів, оновлення близько 23,5 тис. од. вантажних та 451 од. пасажирських вагонів, а також 318 од. локомотивів тощо), підвищення пропускної спроможності і ліквідацію вузьких місць в інфраструктурі, а також на ремонт і модернізацію шляхів, зокрема заплановано розпочати реалізацію ініціативи щодо електрифікації ділянок Долинська-Миколаїв та Ізов-Держжордон [1]. Звичайно, реалізація такого роду проєктів є вкрай важливою для АТ «Укрзалізниця» на сучасному етапі її розвитку. Однак, повноцінне виконання запланованих показників є досить складним завданням для компанії, враховуючи, що найвищий рівень інвестицій у розвиток залізничного транспорту за останні роки зафіксовано у 2018 р., коли їх обсяг досягнув 16,9 млрд грн.

Отже, зважаючи на розглянуті інвестиційні тенденції, слід зазначити, що на сьогодні АТ «Укрзалізниця» потребує корінного перегляду

інвестиційної політики і загалом системи управління залізничною галуззю. Значним потенціалом у цьому напрямі володіє формування дієвої інвестиційної стратегії розвитку залізничного транспорту, спрямованої на оптимізацію та диверсифікацію портфелю бізнес-активів та мінімізацію інвестиційних ризиків діяльності АТ «Укрзалізниця», і застосування сучасних форм та інструментів інвестиційної співпраці у сфері реалізації інфраструктурних проєктів. Насамперед йде мова про розширення механізмів та форм співпраці залізничної компанії з державою та бізнесом, зокрема на основі активізації державно-приватного партнерства і застосування новітніх інвестиційних механізмів (ІРО, краудфандинг та ін.).

Особливу увагу при цьому слід приділити і використанню цифрових технологій управління інвестиційною діяльністю, які набули активного застосування світовими залізницями, а саме цифрових платформ і рішень, спрямованих на цифровізацію процесів управління об'єктами капітального будівництва, віртуалізацію життєвого циклу інвестиційних проєктів і цифрове моделювання процесів їх розроблення та реалізації тощо. Реалізація таких рішень сприятиме формуванню довгострокових, довірчих та плідних відносин залізничної компанії з її інвестиційними партнерами.

[1] Уряд затвердив фінансовий план Укрзалізниці на 2021 рік. *Урядовий портал: веб-сайт*.  
URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-zatverdiv-finansovij-plan-ukrzeliznici-na-2021-rik> (дата звернення: 10.05.2021).

## УДК 625.17

### STATE AND DIRECTIONS OF TRAVEL FARM DEVELOPMENT BELARUSIAN RAILWAY

*PhD (Tech.) P. V. Kovtun<sup>1</sup>, PhD (Tech.) T. A. Dubrovskaya<sup>1</sup>,  
V. A. Tsarikov<sup>1</sup>,*

*<sup>1</sup>Educational institution «Belarusian State University of Transport» (Gomel)*

To date, the role and importance of the track economy continues to prevail among the main services, as it accounts for more than 50% of the funds of the entire Belarusian Railway. As of 01.01.2021, the road infrastructure consists of 11,729.7 km of the extended length of railway tracks, of which 7,231.7 km are main tracks, 3,621.2 km are station tracks and 876.8 km are non – public roads, more than 12 thousand switches, 1,744 crossings, 4,426 artificial structures, including: 1,913 bridges, 2,467 pipes, 46 pedestrian bridges.

In order to further strengthen the track economy of the Belarusian Railway,