

выполнения логистических операций, переход на цифровую экономику с использованием IT технологий;

– коммуникационное развитие при создании транспортно-логистических центров в стране с повышением уровня безопасности и устойчивости её транспортной системы, оптимизация маршрутной и транспортной сетей, создание и развитие сервиса.

В целях повышения эффективности транспортной логистики и выполнения экологических требований ставится задача расширения возможностей комбинированных перевозок грузов преимущественно на магистральных линиях и интеграции внутреннего транспорта страны в международную транспортную систему (контейнерные поезда, интермодальные поезда Север-Юг и т.д.). Наибольшее развитие транспортной логистики ожидается от использования потенциальных возможностей международных транспортных коридоров и создания в республике современной транспортно-логистической системы. В противном случае перевозка переходит к конкурентам. Тогда свои перевозчики проигрывают в конкуренции и терпят разорение на рынке транспортных услуг.

Список использованных источников

1. Управление потоками в логистических системах мировой экономики : [монография] / И. А. Еловой и [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2006. – 266 с.
2. Ивуть Р.Б. Логистика : [монография] / Р. Б. Ивуть, С. А. Нарушевич . – Минск : БНТУ, 2004. – 328 с.
3. Сергеев В.И. Корпоративная логистика в вопросах и ответах : науч. издание / В. И. Сергеев и [и др.]. – М. : Инфра-М, 2013. – 634 с.
4. Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность / Р.А. Фатхутдинов. – М. : Экономика, 2005. – 512 с.

УДК 330.322:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Кондратюк М. В., к.е.н., доцент,
Обруч Г. В., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Сьогодні вітчизняна залізнична галузь опинилася у досить скрутному становищі, ускладненому дією зовнішніх деформаційних процесів. Особливо руйнівного впливу на діяльність українських залізниць завдає погіршення міжнародних політичних та економічних відносин країни, зростання бюджетного дефіциту і, відповідно, обмеженості бюджетного фінансування інфраструктурних проєктів, уповільнення законодавчих та нормативно-правових перетворень у сфері функціонування залізничного транспорту, розмитість правових зобов'язань державних органів влади та використання формалізованих підходів до забезпечення розвитку інфраструктурних галузей, зокрема залізничного транспорту, відсутність системної участі держави у вирішенні ключових проблем розвитку суб'єктів вітчизняної транспортно-логістичної системи. У результаті дії наведених факторів відбулося загострення існуючих проблем функціонування залізничного транспорту, основними з яких є критичний рівень зносу рухомого складу та залізничної інфраструктури, зниження рівня реалізації транзитного потенціалу, погіршення фінансово-економічних показників діяльності залізничної компанії, зниження її інвестиційного та кредитного рейтингів, і, відповідно, зменшення інвестиційних можливостей щодо забезпечення необхідного обсягу фінансування процесів інноваційно-технологічного розвитку залізничного транспорту. Це унеможливило повноцінне та якісне задоволення потреб суспільства і промисловості у перевезеннях відповідно до міжнародних стандартів надання транспортно-логістичних послуг. За таких умов особливої актуальності набуває

визначення перспектив інвестиційного забезпечення розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах інтеграції до світової транспортно-логістичної системи.

Дослідження динаміки фінансово-економічних показників діяльності ПАТ «Українська залізниця» за період 2012-2017 рр., дозволило зробити висновок про обмеженість власних фінансових можливостей для забезпечення інтелектуально-інноваційного розвитку залізничного транспорту. Згідно консолідованої фінансової звітності за 2017 р., фінансовим результатом діяльності залізничної компанії є прибуток у розмірі 114,5 млн. грн., порівняно до 2014-2016 рр., що відзначилися отриманням збитку в сумі 15443,8 млн. грн., 16781,9 млн. грн. та 7322,041 млн. грн. відповідно. У якості основної причини такого стану виділяють вплив курсових різниць, що спровокував збиток у розмірі 14243,4 млн. грн., 13905,1 млн. грн. та 4505,5 млн. грн. відповідно [1-2]. Попри наголошене, у 2018 р. компанією заплановано покращення фінансового результату діяльності і, відповідно, отримання чистого прибутку в розмірі 709,879 млн. грн.

У таких умовах особливо важливого значення для залізничної галузі набуває отримання державної фінансової підтримки та виконання зобов'язань держави щодо розвитку залізничного транспорту, закріплених у законодавстві. Однак, всупереч зазначеному, спостерігається посилення не тільки податкового навантаження, але й соціального тягаря, пов'язаного з відсутністю необхідного обсягу компенсації державою пільгових пасажирських перевезень. Так, у 2014 р. рівень компенсації державою соціальних перевезень склав 44,3 % (борг досягнув 174,1 млн. грн.), у 2015 р. – 39,7 % (242,7 млн. грн.), у 2016 р. – 9,2 % (242,7 млн. грн.), за 11 місяців 2017 р. – 15,0 % (325,0 млн. грн.) [3].

Попри доволі скрутне фінансове становище залізничної компанії, доцільно наголосити, що основним джерелом інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту залишаються власні кошти галузі, питома вага яких у загальному обсязі фінансування у 2017 р. склала 94,8 % [1-2]. Відповідно до консолідованого фінансового плану на 2018 р. передбачено

освоєння капітальних інвестицій у розмірі 26947,8 млн. грн., зокрема власних коштів 20736,8 млн. грн., залучених ресурсів – 6122,0 млн. грн., у тому числі коштів інвесторів – 89,0 млн. грн. Проте, зазначений розмір інвестиційних коштів складає лише 46,5 % від реальної потреби залізничного транспорту у капітальних інвестиціях [4]. Згідно статистичних даних, представлених Укрзалізницею, обсяги капітальних інвестицій в першому кварталі 2018 року склали 3,869 млрд. грн. Найбільша частина коштів – 2,43 млрд. грн. або майже 63 % була спрямована на придбання основних засобів, 524 млн. грн. (13,5 %) – на капітальне будівництво, 497 млн. грн. (12,9 %) – на модернізацію основних засобів, 314 млн. грн. (8,1 %) – капітальний ремонт [5].

Не викликає сумніву той факт, що в умовах дефіциту власних фінансових можливостей для забезпечення розвитку залізничного транспорту, залізнична компанія змушена вдаватися до механізмів залучення позикових коштів. Станом на 1 квітня 2018 р. кредитний портфель Укрзалізниці склав 31,5 млрд. грн., з яких 42 % – єврооблігації (дол. США), 36 % – кредитні кошти місцевих банків (дол. США), 8 % – кредитні кошти Експортно-імпортного банку Кореї (дол. США), 5 % – кредитні кошти місцевих банків та інших (грн.), 4 % – кредитні кошти Європейського інвестиційного банку, 4 % – кредитні кошти Європейського банку реконструкції та розвитку тощо. На 2018 р. залізничною компанією заплановано запозичення у розмірі 18,7 млрд. грн., зокрема 0,195 млрд. грн. від ЄІБ, 2,55 млрд. грн. від ЄБРР, 0,3 млрд. грн. від сумісного кредитування ЄІБ та ЄБРР, 0,25 млрд. грн. від німецького державного банку KfW, 3,4 млрд. грн. від General Electric (лізинг локомотивів) і 12 млрд. грн. за рахунок інших джерел інвестування (у тому числі за рахунок випуску єврооблігацій та внутрішніх облігацій тощо) [6]. Однак, наразі довгостроковий кредитний рейтинг Укрзалізниці за оцінкою Fitch Ratings знаходиться на рівні CCC, тобто емітент знаходиться у положенні близькому до дефолту [7].

Приймаючи до уваги результати проведеного дослідження, і враховуючи інвестиційні потреби вітчизняного залізничного транспорту, вагомим значення набуває формування моделі інвестиційного

забезпечення залізничної галузі, що базується на створенні Національного фонду інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, призначеного для цільового фінансування розвитку саме залізничної галузі. Основними інвестиційними потребами залізничного транспорту виділено: будівництво об'єктів сучасної транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема сучасних інтермодальних терміналів; забезпечення подальшої електрифікації залізничного транспорту; впровадження інтелектуальних систем залізничного транспорту; забезпечення інноваційно-технологічної модернізації та оновлення рухомого складу і залізничної інфраструктури; впровадження високошвидкісного руху поїздів; забезпечення техніко-технологічного розвитку виробничої та ремонтної бази промислових підприємств залізничного транспорту тощо. Суб'єктами інвестиційного середовища розвитку залізничного транспорту виступають: держава, фінансово-кредитні інститути та організації, зокрема і Національний фонд інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, транспортно-логістичні компанії, інвестиційні та лізингові компанії, приватні інвестори, підприємства транспортного машинобудування. Серед основних інструментів інвестиційного розвитку залізничного транспорту виділено: бюджетне фінансування; державні дотації та субвенції; пільгове оподаткування; концесія; лізинг; кредити; гранти; корпоративні, інфраструктурні та єврооблігації; реструктуризація боргових запозичень; акціонування капіталу; прямі інвестиції; спільне будівництво та виробництво; державно-приватне партнерство; співфінансування інвестиційних проектів тощо. При цьому інструментами компенсації отриманих інвестиційних коштів в межах реалізації даної моделі інвестиційного забезпечення залізничної галузі мають бути такі із них, як пільгові платежі; виплата суми кредиту та кредитних відсотків; погашення боргу за облігаціями та виплата відсотків; виплата дивідендів за акціями; виплата прибутку на інвестований капітал; здійснення лізингових платежів; виплата прибутку від реалізації спільних інвестиційних проектів тощо.

Звичайно, цей перелік не є вичерпним,

і може включати інші суб'єкти та інструменти фінансово-інвестиційної діяльності як на національному, так і міжнародному рівні. Однак, варто наголосити, що формування Національного фонду інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту і максимальне врахування та використання наведеного спектру інструментів інвестиційного забезпечення створить умови для цілеспрямованого фінансування окреслених інвестиційних потреб залізничного транспорту, забезпечуючи прозорість інвестиційної діяльності залізничної галузі і підвищення її інвестиційної привабливості для потенційних інвесторів.

Список використаних джерел

1 Консолідована фінансова звітність ПАТ «Укрзалізниця» за 2012-2017 рр. URL: <http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/> (дата звернення 02.05.2018).

2 Аналітичні довідки щодо виконання показників фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» за 2016-2017 рр. URL: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/ (дата звернення 18.04.2018).

3 Місцеві бюджети у 2016-му компенсували за перевезення пільговиків приміськими поїздами наймізернішу суму за останні 10 років – лише 9,2 %. URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/442881/ (дата звернення 02.05.2018).

4 Пояснювальна записка до консолідованого фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» за 2018 рік. URL: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/ (дата звернення 02.05.2018).

5 У першому кварталі 2018 року Укрзалізниця інвестувала втричі більше, ніж роком раніше, – Євген Кравцов. URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/page-3/472961/ (дата звернення 03.05.2018).

6 Фінансова звітність компанії за 2017 рік. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/UZ%202017%20UA%20\(fin\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/UZ%202017%20UA%20(fin).pdf) (дата звернення 03.05.2018).

7 Fitch підтвердив кредитний рейтинг «Укрзалізниця». URL: https://biz.censor.net.ua/news/3022941/fitch_podtverdil_kreditnyi_reyiting_ukrzaliznytsi (дата звернення 02.05.2018).