

залізничного транспорту / М. Д. Сич, В. П. Ільчук, С. М. Вдовенко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – 2009. - № 35. Режим доступу до статті: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2009\\_35/index.htm](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2009_35/index.htm).

5. Цветов Ю. М. Впровадження сучасних інноваційних технологій на транспорті та забезпечення його інтеграції з європейською та

світовою транспортними системами / Ю. М. Цветов, М. Ю. Цветов // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: III международная научно-практическая конференция, 23-27 июня 2008 г.: материалы. – Судак, 2008. – С. 62-63.

6. Яновський П. О. Сучасні вимоги до перспективних технологій перевезень // П. О. Яновський // Залізничний транспорт. – 2009. - № 3. – С. 23-26.

**Анотація.** Определены направления инвестиционно-инновационной политики на железнодорожном транспорте Украины и роль создания высокоскоростного движения в активизации инновационного процесса отрасли.

**Ключевые слова:** инвестиционно-инновационная политика, реформирование, развитие, железнодорожный транспорт.

**Summary.** Directions were definite of investment-innovative policy on the railway transport of Ukraine and role of creation of speed motion in activation of innovative process of industry.

**Keywords:** investment-innovative policy, reformation, development, railway complex.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.*

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.152

### СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*Полякова О.М., к.е.н, доцент,  
Бабенко К.А., магістр (УкрДАЗТ)*

*Стаття присвячена розгляду сучасних тенденцій інвестиційних процесів на залізничному транспорті України.*

*Ключові слова: інвестиція, інвестиційна діяльність, розвиток, залізничний транспорт.*

**Постановка проблеми.** Життєдіяльність та процвітання будь-якого бізнесу, будь-якої соціально-економічної системи у значній мірі залежить від інвестиційної політики господарюючих суб'єктів. Інвестиції грають важливу роль як на макро-, так і на мікрорівні. Вони визначають майбутнє країни в цілому та окремої фірми або підприємства. В умовах суттєвого загострення боротьби за ринки збуту, обмеженості доступу до фінансових ресурсів, найбільші шанси на мінімізацію втрат та швидке відновлення економічних показників матимуть насамперед ті країни, які змогли вибудувати високоефективну економіку, засновану на постійному вдосконаленні виробничих процесів, створенні інноваційної продукції, оптимізації систем управління, високій інноваційній культурі населення загалом і управлінських кіл зокрема.

Залізничний транспорт відноситься до пріоритетних стратегічних об'єктів інноваційної діяльності в Україні, проте на теперішній час стан матеріально-технічної бази вітчизняного залізничного транспорту не відповідає перспективним вантажо- та пасажиропотокам (низька експлуатаційна швидкість рухомого складу, низька

безпека руху, відсутність належного інформаційного забезпечення та відповідних умов сервісного обслуговування) та не дозволяє в повній мірі забезпечити потреби економічного розвитку країни.

Вирішення даної проблеми пов'язане з активізацією інвестиційного процесу, без якого неможливе економічне зростання галузі, відновлення виробничого потенціалу залізничного транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Методологічні основи та практичні аспекти функціонування залізничного транспорту, в тому числі проблеми управління інвестиційною діяльністю висвітлені у працях вітчизняних та зарубіжних вчених: І.А. Баранової, В.Л. Диканя, В.П. Ільчука, М. І. Данько, Ю.Ф. Кулаєва, Б.М. Лапідуса, О.В. Обухової, Н.П. Терешинної, В.А. Токарева, С.Ю. Шевченка і багатьох інших [4-6, 8, 14, 15]. Разом з тим проблема активізації і управління інвестиційним процесом і сьогодні залишається актуальною та потребує подальшого вивчення, розробки і практичної реалізації.

**Постановка завдання.** Метою статті є

розгляд сучасних тенденцій інвестиційних процесів на залізничному транспорті України.

**Вклад основного матеріалу.** Інвестиційна діяльність розрізняється в залежності від рівня управління, на якому обговорюється її зміст, плановані результати. Відмінності полягають в інвестиційних можливостях, ресурсах, що мобілізуються, в ступені відповідальності за можливі прорахунки та невдачі. Треба відмітити, що основу будь-якої економіки на макрорівні складають підприємства - системоутворюючий елемент економіки. Підприємства виготовляють матеріальні та нематеріальні блага та цінності, які споживає суспільство в цілому [10].

Інвестиційна активність підприємств залежить не тільки від внутрішніх факторів: фінансового стану підприємства, розміру (масштабу) підприємства, організаційно-правової форми господарювання і так далі, але і від зовнішніх: рівня інфляції, стану та динаміки розвитку економіки країни, податково-грошової політики держави. Саме ці фактори багато в чому визначають інвестиційний клімат в країні та впливають на інвестиційну політику окремих господарюючих суб'єктів.

У міру входження України в ринкову систему господарювання з'ясуванню економічної сутності інвестицій приділялася все більша увага, проте вітчизняна наукова думка досі не дала універсального визначення інвестицій. Так, наприклад, у Податковому Кодексі України [1] інвестиції визначаються як господарські операції, які передбачають придбання основних засобів, нематеріальних активів, корпоративних прав та/або цінних паперів в обмін на кошти або майно. Тоді як Законом України «Про інвестиційну діяльність» [2] інвестиції трактуються значно ширше. Під ними

розуміють усі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, внаслідок якої створюється прибуток (доход) або досягається соціальний ефект.

Відповідно до цього закону майновими та інтелектуальними цінностями можуть бути кошти, цільові банківські вклади, паї, акції, інші цінні папери; рухоме та нерухоме майно (будинки, споруди, устаткування, інші матеріальні цінності); майнові права інтелектуальної власності; сукупність технічних, технологічних, комерційних та інших знань, оформлених у вигляді технічної документації, навиків і виробничого досвіду, необхідних для організації того чи іншого виду виробництва, але не запатентованих («ноу-хау»); права користування землею, водою, ресурсами, будинками, спорудами, обладнанням, а також інші майнові права; інші цінності.

У ширшому трактуванні інвестиції являють собою вкладення капіталу з метою подальшого його збільшення. Інвестиції здійснюються у формі капітальних вкладень. У процесі суспільного виробництва як системи відтворення, розподілу, обміну й споживання, інвестиції можна визначити як економічні ресурси, споживання яких відкладається з метою створення умов для підвищення рівня та якості споживання в майбутньому [7].

За даними за 2011 рік, в основний капітал України з 2002 року було вкладено понад 1315394 млн. грн, з них іноземні інвестиції складають 47924 млн. грн. З 2009 року відбувається відтік капіталу та погіршення інвестиційного клімату, що характерне для всіх галузей економіки, зокрема й транспортної сфери (рис. 1) [складено за даними 11].

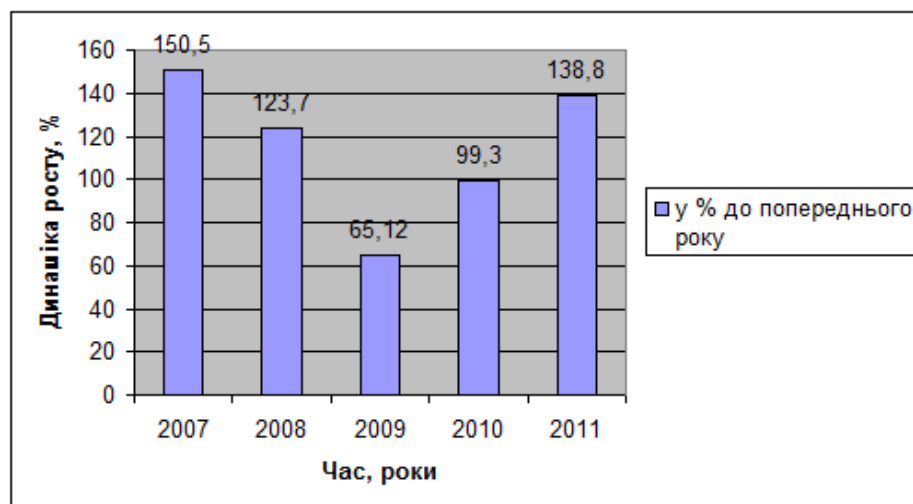


Рис. 1. Динаміка інвестицій в основний капітал України за період 2007-2009 рр.

## Проблеми транспортного комплексу України

Обсяги вкладень у транспорт як напрям інвестування відображено на рис. 2 [складено за даними 11].

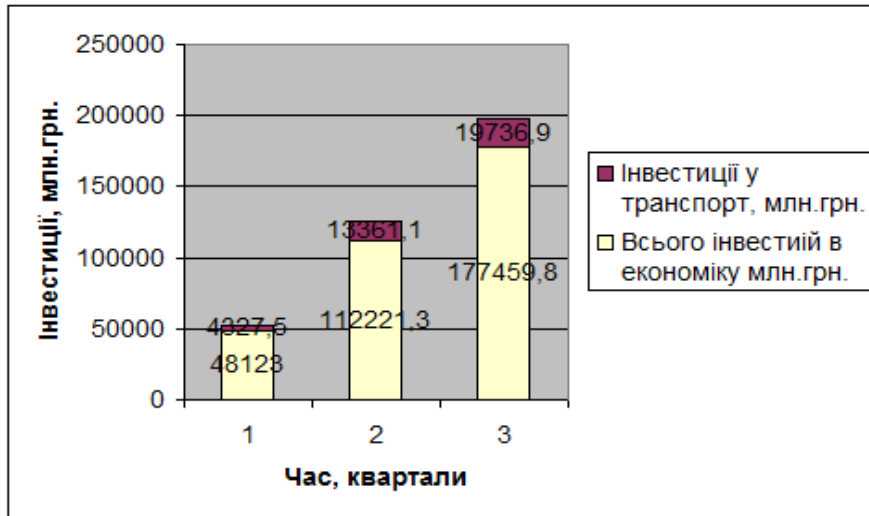


Рис.2. Динаміка структурних змін інвестицій у транспортну галузь України за 2012 р.

Як ми бачимо з рис. 2, у підприємства транспорту, станом на вересень 2012 р. вкладається понад 19736 млн. грн, а питома вага таких інвестицій коливається в межах 9-12% від загального обсягу капіталовкладень. Проте такий рівень фінансування не забезпечує необхідного оновлення основних фондів. Для сучасного стану залізниць України характерне старіння основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, недостатнє інвестування модернізації і оновлення рухомого складу [9].

Розвиток залізничного транспорту повинен здійснюватись у відповідності до загальних напрямків та прогнозів соціально-

економічного розвитку України, відповідати вимогам економічної ефективності інвестицій і передбачати істотне підвищення технічного рівня виробничого апарату, його оновлення та модернізацію. Проте величина обсягів фінансування галузі остаточно не встановлена і коливається в межах 10 млн грн – 45 млрд грн.

Так, Державною цільовою Програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. [3] визначено обсяг необхідних інвестицій на модернізацію і розвиток залізничного транспорту (виконання першого та другого етапів програми) у розмірі 9329,95 млн грн (табл. 1).

Таблиця 1

Прогнозні обсяги та джерела фінансування

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн грн	У тому числі за роками					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Державний бюджет	4094,9	44,7	123,0	177,9	635,9	1979,9	1915,5
Місцеві бюджети	3953,6	120,6	138,6	192,3	664,1	1174,0	1164,0
Інші джерела	1291,45	123,0	169,65	206,35	293,45	284,2	204,8
Усього	9329,95	288,3	431,25	576,55	1593,45	2656,1	3784,3

Як видно з табл. 1, фінансування Програми передбачається здійснювати за рахунок коштів державного бюджету в сумі 4094,9 млн грн (43,9%), місцевих бюджетів - 3953,6 млн грн

(42,4%), інших джерел - 1281,45 млн грн (13,7%).

В роботі [12] потреба в інвестиціях залізничного транспорту України на період 2008-2015 рр. складає понад 42,5 млрд грн (табл. 2).

## Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 2

*Потреби в інвестиціях залізничного транспорту України [12]*

Напрямок інвестицій	2008		2009		2010		2015	
	кількість, од.	вартість, млн. грн.	кількість, од.	вартість, млн. грн.	кількість, од.	вартість, млн. грн.	кількість, од.	вартість, млн. грн.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Вагони вантажні, всього	16022	1741,8	15580	1689,3	16337	1773,2	11512	1339,1
в т.ч. капремонт та модернізація	11022	641,8	10580	589,3	11337	673,2	6852	407,1
закупівля нових	5000	1100	5000	1100	5000	1100	4660	932
2. Вагони пасажирські, всього	412	1094,7	415	1096,0	454	1161,2	520	1380,1
в т.ч. капремонт та модернізація	262	448,6	265	449,9	304	515,1	350	630,1
закупівля нових	150	646,1	150	646,1	150	646,1	170	750,0
3. Тяговий рухомий склад (ТРС), всього	787	2816,1	730	3357,9	646	3510,9	655	3834,4
в т.ч. капремонт та модернізація	591	971,8	505	928,9	408	749,4	400	745,2
закупівля нових	196	1844,3	225	2429	238	2761,5	255	3089,2
4. Рухомий склад колійного господарства, всього	341	788,3	374	773	399	721	402	703,8
в т.ч. капремонт та модернізація	251	123,3	260	125,0	288	128,0	292	129,8
закупівля нових	90	665	114	648,0	111	593,0	110	574,0
5. Модернізація колії	850	1100	860	1158	870	1200	900	1500
6. Капбудівництво з урахуванням інших колій		1800		1900		1900		2000
7. Придбання ОВЗ, окрім рухомого складу		500		513		550		600
Всього інвестицій		9840,9		10487,2		10816,3		11357,4
в т.ч. капремонт та модернізація		3285,5		3251,1		3265,7		3412,2
закупівля нових		6555,4		7236,1		7550,6		7945,2

Як видно з табл. 2, щорічна потреба в інвестиціях Укрзалізниці складає 10-11 млрд. грн. У відповідності з прогнозними даними загальна потреба в інвестиціях збільшиться з 9,8 млрд. грн. у 2008 р. до 11,4 млрд. грн. у 2015 р. або на 16%. Найбільше збільшення потреби, як по обсягах, так і по темпах зростання очікується по тяговому рухомому складу на 1 млрд. грн. або 35,7% та по пасажирських вагонах на 285 млн. грн. або на 25%. На 25% знизиться потреба в інвестиціях на вантажні вагони. В структурі інвестицій капітальний ремонт і модернізація займають 33%, закупка нової техніки та обладнання, капітальне будівництво – 67%. Основний обсяг інвестицій припадає на рухомий склад – 65%. На перспективу очікується підвищення питомої ваги витрат на нову техніку, особливо рухомого складу.

Джерелами інвестування залізничного транспорту є власні кошти залізниць; кошти

державного і місцевих бюджетів; кредити банків та інших фінансових установ; кошти іноземних інвесторів; лізинг. За даними досліджень [12] оновлення основних виробничих фондів залізничного транспорту неможливе за рахунок власних ресурсів, оскільки вони у обсягах фінансування програми модернізації і розвитку складають лише 43%, а амортизаційним фондом забезпечуються на 77%, закупівля нового рухомого складу за рахунок фонду розвитку – на 18%, а капітальне будівництво – на 48%. Тобто без своєчасних заходів по упорядкуванню інвестиційної політики, ймовірно руйнування залізничного транспорту як цілісної господарської системи.

Тенденції розвитку залізничного транспорту дозволили виявити основні групи чинників, що стримують інвестиційну діяльність в залізничній галузі:

1) чинники інвестиційної сфери (значний податковий прес; недостатня розвиненість кредитно-грошової і банківської систем; дефіцит державного і місцевих бюджетів; низький рівень виконання договірних зобов'язань учасниками інвестиційного процесу; недостатній контроль використання державних інвестицій);

2) чинники мотиваційної сфери (низька соціально-економічна стабільність; несправедливий переділ державної власності, що призводить до різкого соціального розшарування по доходах; низький життєвий рівень населення; корупція і криміналізація суспільства в економічних сферах діяльності);

3) чинники правової сфери (відсутність належного правового забезпечення на усіх рівнях управління; часта змінюваність окремих законодавчих актів, інструктивних і нормативно-методичних документів; низький рівень виконання законодавчих актів);

4) чинники інформаційно-технологічної сфери (низький обсяг впровадження передових технологій, новітнього технічного оснащення, інформатизації і автоматизації усіх технологічних процесів і комплексу найрізноманітніших інноваційних форм і структур) [4].

При оцінці розвитку інвестиційних процесів в галузі варто враховувати цілу низку ефектів, а саме економічний, інноваційний, соціальний, екологічний, геополітичний ефекти, підвищення рівня економічної безпеки країни, забезпечення безпеки руху та ефект мультиплікатора [13].

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Інвестиційні процеси в галузі повинні передбачати узгодження пріоритетів діяльності Укрзалізничці із стратегією розвитку національної економіки та світових тенденцій розвитку залізничного транспорту. Інвестиційна політика залізничного транспорту повинна формуватися як за умов дії ринкових регуляторів, так і внаслідок впливу важелів державного регулювання. Для залучення необхідного обсягу інвестицій та остаточного переходу на інноваційно-інвестиційний механізм управління фінансовими ресурсами для розвитку підприємств галузі необхідно забезпечити підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту, застосувати стратегію інвестування, орієнтовану на залучення стратегічних інвесторів, створити фінансовий механізм, який забезпечить чіткий та ефективний розподіл фінансових потоків.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Податковий кодекс України [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – N. 13-14, N. 15-16, N. 17. – ст.112. – Режим доступу:

<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17/page>

2 Про інвестиційну діяльність [Електронний ресурс] : закон України від 18 вересня 1991 року № 1560-ХІІ - ВР. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>

3 Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс]: постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.

4 Баранова И. А. Формирование способов распределения инвестиционных ресурсов на предприятиях путевого хозяйства железных дорог, осуществляющих инновационную деятельность [Текст] : автореф. дис. ... к-та екон. наук : 08.00.05 / Баранова Ирина Анатольевна – Орёл, 2007. – 24 с.

5 Данько М. І. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів: монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Л.Л. Калініченко. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. – С. 167.

6 Дикань В. Л. Система інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту / В. Л. Дикань, О. Г. Кірдіна // Науковий журнал. Менеджмент і маркетинг інновацій. ТОВ «ВТД «Університетська книга». – 2011. - №1. – С. 137-144.

7 Дуфенюк О. М. Визначення економічної сутності інвестицій та міжнародної інвестиційної діяльності в умовах розвитку ринкових відносин [Текст] / О. М. Дуфенюк, Б. М. Вишивана // Науковий вісник НЛТУ України. – 2007. – Вип. 17.2. – С. 152-160.

8 Ільчук В. П. Управління розвитком інноваційно-інвестиційних систем на залізничному транспорті України [Текст]: теорія і практика : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.07.04 / Ільчук Валерій Петрович - К., 2005. – 41с.

9 Кравчук О. Економічна сутність інвестиційних процесів на залізничному транспорті [Текст] / О. Кравчук // Зб. наук. праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління». Державний економіко-технічний університет транспорту. – 2010. - № 15. – С. 111-124.

10 Обухова О. В. Инвестиционная политика железнодорожного транспорта в современных условиях [Текст] / О. В. Обухова // Системообразующие факторы инновационной деятельности на транспорте. УрГУПС. – 2012. - № 90. – С. 139-143.

11 Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

12 Шевченко С. Ю. Державне

регулювання інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України в умовах його реформування [Текст] : автореф. дис. ... к-та екон. наук : 08.00.03 / Шевченко С. Ю. – К., 2010. – 22с.

13 Шевченко С. Ю. Особливості відтворення основного капіталу та основні напрями розвитку інвестиційних процесів на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / С.Ю. Шевченко // Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. – 2009. – С. 293 – 298. – Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/PORTAL/Natural/Vdnuzht/2009\\_29/916shev.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/PORTAL/Natural/Vdnuzht/2009_29/916shev.pdf)

009\_29/916shev.pdf

14 Экономика железнодорожного транспорта [Текст] : учеб. для вузов.ж.-д. транспорта / Н. П. Терёшина, В. Г. Галабурда, В. А. Токарев [и др.] ; под ред. Н. П. Терёшиной, Б. М. Лапидуса. – М.: УМЦ ЖДТ. – 2008. – 996 с.

15 Яковенко В.Г. Напрямки активізації інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту України [Текст] / В.Г. Яковенко // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник наук.-практ. статей). УкрДАЗТ. – 2010. - № 29. – С. 405-409.

**Аннотація.** В статье рассмотрены современные тенденции инвестиционных процессов на железнодорожном транспорте Украины.

**Ключевые слова:** инвестиция, инвестиционная деятельность, развитие, железнодорожный транспорт.

**Summary.** In the article the modern tendencies of investment processes on the railway transport of Ukraine are considered.

**Keywords:** investment, investment activity, development, railway transport.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.*

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 331.108:625.1/5(477)

### КАДРОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

**Семеняк М.М., начальник виробничо-технічного відділу  
ВП «Локомотивне депо Чернівці» ДТГО «Львівська залізниця»**

*В статті досліджено особливості вдосконалення системи підготовки та добору кадрів для належного функціонування підприємств залізничної галузі в умовах її реформування. Розкрито особливості системи підбору кадрів, профорієнтації та профвідбору для залізниці. Здійснено аналіз методів відбору кадрів та підходи щодо визначення вимог до кандидатів для підприємств залізничної сфери, які сприятимуть підвищенню фаховості працівників.*

**Ключові слова:** кадрове забезпечення, залізничний транспорт, залізнична галузь.

**Актуальність.** Залізничний транспорт – одна з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування залізниці є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави. На даний час підприємства Укрзалізниці більшою мірою задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Однак, зростаючі вимоги суспільства та сучасні європейські стандарти якості надання транспортних послуг вимагають постійного вдосконалення виробничо-технічної бази і технологічного рівня перевезень [2], реалізації стратегічних цілей розвитку залізничної галузі. Основні пріоритети розвитку залізничного транспорту загального користування, які конкретизовані у Транспортній стратегії України на період до 2020 року [3] та стосуються: створення автоматизованої системи керування залізничними перевезеннями; забезпечення залізниць рухомим

складом, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники залізничного транспорту, висувають нові вимоги до кадрового забезпечення підприємств залізничного транспорту, підвищення рівня кваліфікації та соціального забезпечення працівників галузі і посилення їхньої мотивації до праці.

В умовах сьогодення низький рівень фахової підготовки спеціалістів на тлі стрімкого розвитку сучасних технологій перевезень та обслуговування рухомого складу найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави. Цей факт актуалізує дослідження проблеми вдосконалення підготовки кадрового потенціалу Укрзалізниці в умовах реформування залізничного транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Особливості соціально-економічного розвитку залізничного транспорту досліджували такі