

С. Ю. ШЕВЧЕНКО (Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України)

## ОСОБЛИВОСТІ ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ ТА ОСНОВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті проводиться аналіз чинників, які впливають на процес відтворення основного капіталу на транспорті. Досліджено пріоритети інвестиційного відтворення, джерела та методи фінансування на залізничному транспорті. Визначено ефекти від реалізації інвестицій на залізничному транспорті для національної економіки та галузі.

В статье проводится анализ показателей, которые влияют на процесс воспроизводства основного капитала на транспорте. Исследованы приоритеты инвестиционного воспроизводства, источники и методы финансирования на железнодорожном транспорте. Определены эффекты от реализации инвестиций на железнодорожном транспорте для национальной экономики и отрасли.

The factors that influence the reproduction process of fixed capital have been analyzed in the article. The priorities of investment reproduction, funding sources and methods on the railway transport have been studied. The effects of investments in railway transport for the national economy and the branch have been determined.

Однією з найважливіших проблем економічної політики на сучасному етапі розвитку, в умовах структурної перебудови економіки і подолання кризових явищ, є забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту України – пріоритетної галузі народного господарства.

Технічний стан залізничного транспорту, основними складовими якого є рухомий склад, транспортна мережа та інші об'єкти інфраструктури, характеризується значним зносом основних фондів, що суттєво знизило їхні техніко-технологічні можливості, що проявляється в низькій експлуатаційній швидкості рухомого складу, низькій безпеці руху, відсутності належного інформаційного забезпечення та відповідних умов сервісного обслуговування.

Вирішення даної проблеми тісно пов'язано з активізацією інвестиційного процесу. Без цього неможливе економічне зростання галузі, відновлення виробничого потенціалу, інновації та підвищення ефективності, тому розробка, обґрунтування та здійснення інвестиційної діяльності має важливе значення для зміни економічного становища на краще, поліпшення якості обслуговування споживачів транспортної продукції, зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище.

Без інвестиційних накопичень та інвестицій у відтворення основного капіталу ніяких позитивних зрушень не відбудеться. Інвестиції є найважливішим фактором економічного зростання, а науково обґрунтована інвестиційна по-

літика має визначати реальні джерела, напрямки, структуру інвестицій, здійснення заходів, необхідних для виконання економічних та технологічних програм, відтворювальних процесів. Інвестиції є центральною складовою всього комплексу заходів, спрямованих на забезпечення розвитку залізничного транспорту.

Це вимагає пошуку нових шляхів і підходів до удосконалення механізму управління інвестиційною діяльністю на залізничному транспорті. Визначення напрямів, нових підходів до підвищення інвестиційної активності, внутрішніх резервів є актуальним і має як теоретичне, так і практичне значення.

Теоретично-методологічні підходи та практичні рекомендації інвестування розвитку залізничного транспорту України досліджували такі вчені-економісти, як В. І. Букін, В. П. Ільчук, В. О. Крючков, В. І. Пасічник, Ю. Є. Пашенко, Є. М. Сич, Ю. М. Федюшин, Ю. М. Цветов та ін.

Проте проблема активізації та управління інвестиційним процесом на залізничному транспорті є не менш актуальною і сьогодні та потребує подальшого вивчення, розробки і практичної реалізації.

*Метою статті* є розгляд найважливіших особливостей транспорту, які впливають на процес відтворення основного капіталу та розкриття суті розвитку інвестиційного процесу на залізничному транспорті України.

Як галузь матеріального виробництва, транспорт має ряд особливостей, відмінностей від інших галузей, які тим чи іншим способом

впливають на процес відтворення основного капіталу. До найважливіших особливостей слід віднести наступні:

1. Продукцію транспорту не можна накопичувати і зберігати, оскільки продукцією транспорту є переміщення вантажів та пасажирів.

2. На відміну від промислової продукції, продукція транспорту економічно відособлена від предметів праці (вантажів та пасажирів), які не повинні зазнавати ніяких негативних змін. Переміщені та доставлені до місця споживання вантажі збільшують тільки свою користь, споживчу вартість.

3. Транспорт є інфраструктурною галуззю, яка обслуговує всі галузі економіки, але не створює речовинної продукції. Продукцію транспорту не можна потримати, відчути органами почуттів.

4. Транспорт, особливо залізничний, є дуже капітало- та фондоємною галуззю. Для нього характерні висока вартість основних фондів та великі терміни їх створення й функціонування.

5. Нарощування потужностей на транспорті відбувається поетапно, по мірі освоєння капітальних вкладень та створення резервів пропускної спроможності шляхів сполучення.

6. Інвестиційні процеси на транспорті через високу капіталоємність є дуже інерційними.

7. Для транспорту характерне нерівномірне завантаження, пов'язане із сезонністю відвантаження певних видів продукції (сільське господарство), а також із погодними умовами (авіаційний, водний транспорт).

8. Транспорт відноситься до галузей, які забезпечують міжнародний розподіл праці. Особливо це проявляється в глобальних міжнародних транспортно-логістичних схемах перевезення вантажів. Створюються міжнародні транспортні коридори, логістичні центри, що забезпечують найбільш ефективні варіанти міжнародного товарообміну.

9. При оцінці ефективності капіталоємних затрат на розвиток транспорту застосовується двоїстий підхід. З одного боку, ефект розглядається з позиції функціонування самостійної галузевої системи, з іншого боку, розглядається позатранспортний ефект, тобто ефект, що отримується від розвитку транспортної системи в інших галузях економіки. Причому частка позатранспортного ефекту значно вище галузевого.

10. Протягом двох останніх десятиріч ще радянського часу темпи зростання розвитку транспорту були нижчі темпів зростання основних вантажоутворюючих галузей економіки,

що кінець-кінцем призвело до розбалансування наявності транспортних потужностей з потребою економіки.

11. Транспорт, з одного боку, є відносно відособленою складною динамічною системою, яка розвивається за властивими цій системі закономірностями, з іншого боку – невід'ємною частиною економіки держави, яка обслуговує інші галузі та населення, тобто є інфраструктурною галуззю, яка підпорядковується в своїй роботі та розвитку вимогам, що взаємодіють із транспортом галузей і сфер економіки.

З принципів подвійності наукового підходу до вивчення транспорту витікає наявність внутрішніх та зовнішніх аспектів оцінки роботи та розвитку транспорту і, відповідно, двох основних понять та показників його діяльності. З однієї сторони, при аналізі діяльності транспорту, як відносно відособленої галузі економіки, результати його роботи оцінюються кількісними та якісними показниками, аналогічно іншим галузям матеріального виробництва. До них відносяться обсяг виробничої продукції (перевезень) у вартісному та натуральному вираженні, собівартість, доходи, витрати, рентабельність та ін. З другого боку, при аналізі транспорту, як сфери матеріального виробництва серед інших галузей економіки, на перше місце висуваються показники транспортної забезпеченості галузей економіки та населення, ефективності від ступеню задоволеності транспортним обслуговуванням економічних систем різного рівня за обсяговими та якісними параметрами. По суті справи – це позатранспортний ефект (негативний або позитивний).

12. При оцінці темпів інвестування окремих видів транспорту з темпами зростання обсягів перевезень найбільша різниця, на користь темпів обсягу перевезень, спостерігалась на залізничному транспорті, що призвело практично до повного вичерпання обов'язкових резервів потужностей та інтенсивного зносу основних фондів.

13. Залізничний транспорт, як і більшість інших видів транспорту, виконує соціальну функцію – забезпечення населення перевезеннями. Але ще з пострадянського періоду невиправдано низький рівень заробітної плати у валовому внутрішньому продукті не дозволяє встановлювати тарифи на пасажирські перевезення, особливо місцеві, на рівні, який забезпечує госпрозрахункові принципи функціонування та розвитку пасажирських господарств. В результаті почав практикуватися метод компенсування затрат на розвиток пасажирських перевезень

за рахунок вантажних. Якщо в умовах централизованого планування та управління цей метод міг застосовуватися, то при переході до ринкових відносин він неприйнятний.

14. Транспорт відноситься до галузей комплексу виробничої інфраструктури, які не створюють нової натурально-речовинної продукції, а обслуговує та забезпечує діяльність базових галузей матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення. Як показав досвід пострадянських часів, відставання в розвитку транспорту, як і інших галузей виробничої інфраструктури, викликає щорічні втрати внаслідок несвоечасної доставки вантажів, невіправданого збільшення матеріальних запасів на підприємствах, зростання собівартості.

Ще в 60-ті роки академіком Струмиліним було відмічено: «Транспорт повинен завжди дещо випереджати в своєму розвитку загальне зростання вантажообороту в країні. Деякий резерв транспортних ресурсів представляється нам одним із самих доцільних видів резерву, бо його відсутність може перетворити транспорт, який є одним із самих могутніх факторів господарського розвитку, в один із самих серйозних гальм його розвитку».

До початку економічних та структурних перетворень на залізничному транспорті необхідні резерви потужностей були практично вичерпані. Несвоечасне оновлення основного капіталу викликало порушення відтворювального процесу, старіння основних фондів.

Вибір України на користь ринкової економіки, зроблений на початку 90-х років, і розпочаті реформи істотно змінили умови роботи залізничного транспорту і характер попиту на залізничні послуги.

Разом з тим, незважаючи на деяку адаптацію залізничного транспорту до ринкових умов, стан залізничної транспортної системи в даний час не можна вважати оптимальним, а рівень її розвитку – достатнім.

Зростаючий попит на якісні залізничні послуги задовольняється неповністю через недостатній технічний рівень залізничної транспортної системи і накопиченого відставання у галузі транспортних технологій.

Можливості збільшення валового національного продукту за рахунок експорту залізничних послуг реалізуються неповністю, оскільки неповністю використовується транзитний потенціал України, а стан вітчизняних перевізників на світовому ринку залізничних послуг не відповідає їхнім реальним можливостям.

На тлі зростання попиту на залізничні послуги і ще значнішого його збільшення в прогнозованій перспективі в залізничній транспортній системі, як у цілому, так і в окремих її підгалузях, зберігається ряд невирішених внутрішніх проблем.

На залізничному транспорті тільки починаються структурні перетворення. Неповністю реалізовані можливості взаємодії залізничного транспорту з вітчизняним залізничним машинобудуванням, галузями нафтохімії, приладобудування і зв'язку.

Відсутня необхідна комплексність в управлінні розвитком і функціонуванням залізничної транспортної системи, а також у координації і взаємодії різних видів транспорту.

У сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом відсутні ефективні механізми фінансової компенсації перевезень пільгових категорій пасажирів, що приводить до значних збитків залізничних підрозділів.

В узагальнюючому вигляді основні проблеми, що потребують вирішення, такі:

- застарілі форми управління галуззю;
- прогресуюче старіння основних фондів;
- застаріла оцінка основних фондів не відповідає існуючому рівню цін;
- значне відставання технічного, організаційного та технологічного рівня залізниць від потреб, через що вони стають гальмом розвитку економіки;
- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі та недосконалість законодавства в частині залучення інвестицій, що обумовлює, крім фізичного зносу, моральне старіння, невідповідність технічної озброєності залізниць сучасним вимогам;
- виконання залізницями державних та соціальних функцій (перевезення пільгових пасажирів, утримання малодіяльних збиткових колій) у сполученні з регульованими Урядом низькими тарифами на перевезення пасажирів і відсутністю дієвого механізму компенсації збитків під час надання суспільних послуг значно обмежує можливість техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту та призводить до перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що категорично відкидається директивами ЄС.

Основні проблеми в розвитку залізничного транспорту виникли через наступні обставини:

- мережа залізниць успадкована незалежною Україною від Радянського Союзу – країни

з плановою економікою, яка повністю управлялася та регулювалася державними органами;

- система господарювання передбачала плановий розподіл обсягів перевезень, основні планові показники видів транспорту, державні ресурси на їх підтримку;

- в умовах постійного зростання економіки та, відповідно, обсягів перевезень, існував постійний дефіцит пропускної спроможності та рухомого складу, заходи щодо його подолання впроваджувалися за рахунок державного бюджету (будівництво та модернізація нових ліній, закупівля рухомого складу);

- розпад СРСР та припинення існування Ради Економічної Взаємодопомоги (РЕВ) призвели до розриву багатьох економічних зв'язків, переорієнтації країн Східної Європи на співробітництво із західноєвропейськими країнами та значного (у 3,3 разу) скорочення обсягів перевезень територією України, утворення резервів пропускної спроможності та надлишку рухомого складу залізниць. Останнє дозволило, використовуючи резерви, забезпечити перевезення вантажів і пасажирів у необхідних обсягах;

- зростання, починаючи з 2000 р., обсягів перевезень визначило найбільш актуальну проблему залізничного транспорту – відтворення та оновлення основних виробничих фондів на інноваційній основі. Загальний ступінь зносу основних фондів перевищує критичну межу і створює потенційну загрозу економічній безпеці країни;

- у період 1992-2007 рр. з бюджету не виділялися кошти, передбачені Законом України «Про залізничний транспорт» на будівництво та модернізацію магістральних ліній та придбання рухомого складу для пасажирських перевезень, а темпи зростання цін на споживану продукцію, у десятки разів перевищуючи індексацію тарифів на перевезення, не дозволяли оновлювати рухомий склад та інфраструктуру за рахунок власних коштів.

Стратегічною метою реформування залізничного транспорту відповідно до Концепції розвитку залізничного транспорту України на 2007-2020 рр. є досягнення максимальної ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок:

- інституційного реформування галузі, з розподілом функцій державного управління та господарських, відповідно до Концепції програми реформування залізничного транспорту України, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністру України від 27.12.2006 р. № 651;

- розвитку та модернізації транспортної інфраструктури з метою якісного забезпечення потреб економіки країни, прискорення руху вантажних та пасажирських потоків, зниження транспортних витрат у економіці країни;

- оновлення та закупівлі рухомого складу у необхідних для забезпечення потреб економіки та населення обсягах;

- впровадження комплексу новітніх технологій перевезень та утримання інфраструктури;

- забезпечення доступності та якості транспортних послуг для населення;

- оптимізації фінансово-економічної діяльності залізниць, що передбачає виключення непродуктивних витрат, залучення інвестицій (державних та приватних) у розвиток залізниць;

- підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту в умовах вступу до СОТ;

- інтеграції залізниць у європейську та світові системи, розвиток транспортного потенціалу України;

- підвищення рівня безпеки та стійкого розвитку транспортної системи; підвищення науково-технічного потенціалу галузі.

Особливості інвестиційного процесу на залізничному транспорті визначаються специфікою виробничої діяльності підприємств транспортної галузі, характером відновлювальних процесів та зовнішніми чинниками, що впливають на функціональні можливості інвестування.

Інвестиційний процес на залізничному транспорті має спрямовуватися на вирішення таких найважливіших завдань, як:

- забезпечення високих темпів економічного розвитку, у процесі якого реалізуються довгострокові стратегічні цілі;

- забезпечення максимізації доходів (прибутку) від інвестиційної діяльності, досягнення соціальних ефектів;

- забезпечення мінімізації інвестиційних ризиків, що зумовлює необхідність пошуку шляхів та способів зниження ризику при реалізації інвестиційних проектів;

- забезпечення фінансової стійкості та платоспроможності залізниць України у процесі здійснення інвестиційної діяльності.

Найбільш пріоритетними напрямками для інвестицій є:

- модернізація та оновлення парку пасажирських та вантажних вагонів, електро- і дизель-поїздів, електровозів, колійної техніки;

- впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, із застосуванням вагонів підвищеної комфортності;

– модернізація ліній, які лімітують пропускну спроможність;

– посилення ремонтної бази рухомого складу, розвиток колійного господарства;

– створення і розвиток логістичних комплексів у найбільш вантажоспоживаючих регіонах України;

– продовження роботи з електрифікації залізниць, застосування автоматичної системи тягового електропостачання для забезпечення оптимального процесу енергозабезпечення тяги;

– оновлення засобів залізничної автоматики на базі створення мікропроцесорних та комп'ютерних систем;

– розвиток мережі цифрових систем передачі даних з подальшим прокладанням волоконно-оптичних ліній зв'язку на основних напрямках залізниць;

– розвиток телекомунікацій і впровадження сучасних інформаційних технологій;

– поліпшення технічного стану колійного господарства.

Управління інвестиційним процесом передбачає також реалізацію завдань щодо розробки та впровадження джерел і методів фінансування, що потребують:

– визначення критеріїв залучення того чи іншого джерела фінансування;

– аналіз можливих джерел фінансування на основі оцінки їх якісних та кількісних характеристик;

– вибір джерел, які відповідають обраним критеріям;

– визначення оптимальної структури фінансових джерел.

Традиційно джерелами інвестиційних вкладень виступають фонд відшкодування у вигляді амортизаційних відрахувань та прибуток. Зовнішніми джерелами виступають кредити комерційних банків, позики фінансово-інвестиційних структур, кошти від розміщення емісії цінних паперів, бюджетні асигнування та пільгові інвестиційні державні кредити, а також іноземні інвестиції та кошти населення.

Вибір конкретного джерела та формування раціональної структури інвестицій необхідно здійснювати з урахуванням умов отримання капіталу та характеру інвестиційного процесу.

Інвестування залізничного транспорту передбачає цілу низку ефектів:

1. Економічний – забезпечення збереження позицій на ринку, підвищення конкурентоспроможності відносно інших видів транспорту, утримання стабільного фінансово-економі-

чного становища. Оновлення основних виробничих фондів, необхідних для підтримання безперервної роботи залізничного транспорту й підвищення рівня матеріально-технічної бази. Зростання інтенсивності використання транспорту, зниження ресурсо- та енергомісткості, зменшення експлуатаційних витрат, підвищення продуктивності праці та фондівіддачі, прибутковості роботи.

2. Інноваційний – що пов'язано з впровадженням нової техніки та прогресивних технологій, створенням сучасних об'єктів інфраструктури, впровадженням ефективних методів організації та управління процесом перевезення. Інвестиції без інновацій є неефективними, оскільки немає сенсу залучати старе обладнання та технології.

3. Соціальний – підвищення благополуччя населення, через зростання рівня та якості наданих послуг та їх доступності. Поліпшення умов праці для робітників залізничного транспорту, створення нових робочих місць, реалізація соціальних потреб працівників залізниць.

4. Екологічний – зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище, завдяки впровадженню екологічно безпечних, безвідходних технологій.

5. Мультиплікатора – впливає на розвиток інших галузей економіки, галузей, які забезпечують роботу залізничного транспорту та тих, які користуються його послугами.

6. Підвищення рівня економічної безпеки та обороноздатності країни.

7. Забезпечення безпеки руху – завдяки високій надійності технічних засобів і технологічним рівням їх експлуатації.

8. Геополітичний – інтеграція у міжнародну транспортну систему, статус європейської транзитної держави.

Інвестиційний процес передбачає узгодження пріоритетів діяльності Укрзалізниці із стратегією розвитку національної економіки та світових тенденцій технологічного розвитку залізничного транспорту. Він має забезпечити максимально ефективне використання інвестицій і передбачати вагоме покращення матеріально-технічного рівня виробничої бази залізничного транспорту, його оновлення і модернізацію, поліпшення його роботи. При цьому необхідно враховувати, що розвиток залізничної галузі, її технічне переоснащення дозволить не тільки відродити окремі галузі промисловості України – машинобудування, будівельних матеріалів, чорну металургію, нафтохімічну, але і прискорити темпи загальнонаціонального промисло-

вого виробництва, вплинути на соціальну сферу та зовнішньоекономічну діяльність, підвищення обороноздатності держави.

Результати інвестиційної діяльності значною мірою залежать від уміння вдало визначити пріоритетні напрями та обрати оптимальну модель їх реалізації, за критерієм «ефективність – витрати – ризик», шляхом координації та розподілу наявних ресурсів.

Ефективна робота і розвиток залізничного транспорту можливі лише внаслідок вдосконалення організаційної структури його управління, оновлення основних фондів і рухомого складу, впровадження новітніх технологій і високошвидкісного руху, надання нових видів послуг та захоплення нових сегментів транспортного ринку, збільшення прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтеграції до європейської транспортної системи.

У зв'язку з кризовими явищами наявні ресурси необхідно спрямовувати в першу чергу на підтримку в працездатному стані існуючої інфраструктури транспорту, оновлення і поповнення його рухомого складу.

В умовах бюджетних обмежень основним джерелом фінансування капітальних вкладень мають стати власні кошти транспортних підприємств. Підвищення їх інвестиційного потенціалу має здійснюватись шляхом повноцінної індексації основних фондів, вдосконалення податкової політики, впровадження обґрунтованих амортизаційних норм з урахуванням специфіки залізничного транспорту. При цьому потреби в інвестиціях у майбутньому будуть більшими, ніж можливості Укрзалізниці, що обумовить пошук додаткових інвестиційних джерел.

Враховуючи важливу роль залізничного транспорту у національній економіці, а також необхідність його випереджувального розвитку, наявність інвестиційних проектів, що не мають комерційної привабливості, наявною є потреба у державній підтримці програм розвитку залізничного транспорту у вигляді прямого бюджетного фінансування.

Державні інвестиції мають набувати вибіркового характеру і спрямовуватись, насамперед, на вирішення пріоритетних загальнодержавних проблем, а також на підтримку найважливіших

секторів виробничого апарату та забезпечення роботи залізничного транспорту. За державою також залишається функція регулювання інвестиційної сфери, створення сприятливої для інвестиційних процесів нормативно-законодавчої бази.

Необхідно забезпечити максимально ефективне використання інвестицій, у зв'язку з чим реалізація інвестиційних проектів має здійснюватися на конкурсній основі. Одним із заходів щодо підвищення ефективності інвестицій є використання лізингу на поповнення і оновлення парків транспортних засобів і технологічного обладнання.

У найближчий час необхідно створити умови для значного підвищення інвестиційних можливостей залізничного транспорту та впровадження інвестиційної моделі розвитку, здатної нормалізувати та забезпечити перехід до розширеного відтворення основних виробничих засобів на інноваційній основі.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Ільчук, В. П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток [Текст] / В. П. Ільчук; за ред. д.е.н., проф. Є. М. Сича. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
2. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту [Текст] // Магістраль. – 2007. – № 1 (1179). – С. 10-16.
3. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу на середньостроковий період до 2020 року, затверджена рішенням Колегії Мінітрансу від 23.10.2001 р. [Текст].
4. Лившиц, В. Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте [Текст] / В. Н. Лившиц. – М.: Транспорт, 1986. – 240 с.
5. Струмилин, С. Г. Избранные произведения [Текст] / С. Г. Струмилин. – М.: Изд-во АН СССР, 1963. – 488 с.
6. Федюшин, Ю. М. Реструктуризація, оновлення і розміщення виробничого апарату залізниць України [Текст] / Ю. М. Федюшин, В. І. Букін, Ю. Є. Пашенко. – К.: РВПС України НАН України, 2002. – 397 с.

Надійшла до редколегії 17.04.2009.

Прийнята до друку 28.04.2009.