

УДК 330.322:656.2

Гараєв М.

Український державний університет залізничного транспорту

АНАЛІЗ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті проведено ретроспективний аналіз інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Проаналізовано структуру та динаміку капітального інвестування підприємств залізничної галузі за 2016–2018 роки, що дало змогу визначити невідповідність запланованих обсягів інвестиційних ресурсів фактичним. Визначено, що нині керівництвом ПАТ «Укрзалізниця» приділяється увага оновленню та модернізації рухомого складу й залізничної інфраструктури. Розкрито задекларовані перспективні напрями та обсяги інвестиційної активності ПАТ «Укрзалізниця» на 2019 рік. Досліджено основні джерела інвестування розвитку підприємств залізничного транспорту, серед яких найбільшу питому вагу складають власні кошти. Визначено, що внаслідок дерегуляції вагонної складової тарифу на залізничні перевезення як додаткове джерело інвестування розглядається використання коштів від індексації тарифів на перевезення залізничним транспортом. На основі проведеного дослідження окреслено стратегічні пріоритетні вектори інвестиційної активності підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, інвестиційна діяльність, капітальні інвестиції, пріоритетні вектори інвестиційної активності.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт як одна з ключових інфраструктурних галузей сильно впливає на рівень економічного розвитку держави, створюючи базис для формування та зміцнення транспортно-виробничих взаємозв'язків, а також задоволення потреб населення у перевезеннях. Так, за січень-листопад 2018 року залізничним транспортом забезпечено близько 80% вантажообігу і 32% пасажирообігу країни (без урахування трубопровідного та міського електричного транспорту) [26]. Крім цього, залізничний транспорт виконує вагомую соціальну функцію, здійснюючи перевезення пільгових категорій населення.

Варто також зазначити, що важливу роль підприємства залізничного транспорту відіграють у наповненні державного та місцевого бюджетів. Так, у 2018 році до державного та місцевого бюджетів від залізничної компанії надійшло 7,5 млрд. грн. та 13,1 млрд. грн. відповідно у вигляді податкових платежів [13], що на 13,6% та 21,1% більше, ніж у попередні періоди.

Попри цей факт, залізнична компанія відчуває гостру нестачу фінансових ресурсів та має обмежені інвестиційні можливості не тільки для забезпечення перспективного інноваційного розвитку, але й для покриття поточних витрат, особливо в сегменті пасажирських перевезень, що мають збитковий характер. Отже, варто провести аналіз інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту задля виявлення поточних та перспективних напрямів інвестиційної політики й визначення потенційних джерел інвестиційного забезпечення їх реалізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення проблематики фінансового та інвестиційного забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту викликає зацікавлення з боку багатьох вчених, таких як О.В. Андреева, О.О. Дараган, В.Л. Дикань, О.В. Дикань, Г.Д. Ейтутіс, Ю.В. Єлагін, М.В. Кондратюк, М.В. Корінь, Г.В. Обруч, В.О. Овчиннікова, Ю.А. Плугіна, І.В. Токмакова [1–8]. Вченими досліджено питання обмеженості фінансових ресурсів підприємств залізничного транспорту, пошуку перспективних джерел їх інвестування, розроблення дієвих механізмів та моделей інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Віддаючи належне науковим здо-

буткам у сфері фінансового та інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, відзначаємо, що потребують більш ґрунтовного дослідження питання визначення базових пріоритетів інвестиційної політики та виявлення найбільш нагальних напрямів інвестування задля підтримки наявного стану та забезпечення стратегічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Мета статті полягає в дослідженні сучасних напрямів інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту та визначенні перспективних векторів подальшої інвестиційної активності.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Останніми роками пріоритетним напрямом інвестиційної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» є оновлення залізничного рухомого складу, а саме придбання нового та модернізація наявного парку. Протягом останніх трьох років на оновлення рухомого складу спрямовано понад 10 650,5 млн. грн., що становить близько 48% від загального обсягу капітальних інвестицій. Зокрема, придбано та виготовлено рухомого складу на суму 4 584,1 млн. грн., в тому числі 59 пасажирських вагонів виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»; 3 795 вантажних вагонів вітчизняних виробників, що виготовлені на власних вагоноремонтних заводах; 1 дизель-поїзд. Безпосередньо у 2017 році відбулось оновлення таких видів рухомого складу: придбано та виготовлено 50 пасажирських вагонів на суму 926,9 млн. грн. виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»; 50 напіввагонів вітчизняного виробництва; 65 фітінгових платформ на суму 52,1 млн. грн.; на вагоноремонтних заводах ПАТ «Укрзалізниця» виготовлено 2 604 напіввагони та 2 обкатишовози на загальну суму 2 378,9 млн. грн. [9].

Враховуючи критичне загострення проблеми зношеності тягового рухомого складу, середній рівень зносу яких досяг 96,8%, зокрема електровозів – 93,3%, магістральних тепловозів – 99,6%, маневрових тепловозів – 99,9%, керівництво «Укрзалізниця» приділяє увагу вирішенню цього питання. Відповідно до прогностичного розрахунку необхідного парку локомотивів з урахуванням їх списання та виконання плану щодо подальшої електрифікації залізниці до 2025 року компанії потрібно закупити мінімум 310 локомотивів. Нині закупівля тепловозів передбачена рамковими угодами з американською компанією «General Electric». Договір передбачає поставку 225 тепловозів до 2034 року та здійснення модер-

нізації 75 тепловозів наявного парку [10]. Отже, наприкінці 2017 року було анонсовано про закупівлю 30 тепловозів виробництва американської компанії “General Electric”, 15 з яких поставлено у 2018 році, а інші 15 очікуються в першому півріччі 2019 року [11].

Також здійснювалась модернізація наявного парку рухомого складу, загальна сума витрат на виконання якої склала 2 171,4 млн. грн., зокрема тягового рухомого складу – 58 одиниць локомотивів і 52 секції моторвагонного складу (на суму 778,2 млн. грн.); вантажних вагонів на вагоноремонтних заводах – 7 981 одиниця (на суму 787,3 млн. грн.); пасажирських вагонів – 52 одиниці (на суму 572,8 млн. грн.); колійного та іншого рухомого складу – на 33,1 млн. грн. [9].

Окрім цього, проводилась певна робота з будівництва та реконструкції об'єктів інфраструктури виробничого призначення. Загальний обсяг вкладених інвестицій в об'єкти капітального будівництва за вказаний період склав 7 925,4 млн. грн. У 2017 році виконано робіт на об'єктах капітального будівництва на суму 2 405,3 млн. грн. [9]:

- з будівництва Бескидського тунелю – 675,8 млн. грн. (з них 538,9 млн. грн. за рахунок залучених коштів міжнародних фінансових організацій);
- з реконструкції 141,7 км колії, переїздів, стрілочних переводів, штучних споруд та земельного полотна, заміни стрілок новими на суму 1 091,2 млн. грн.;
- з будівництва другої колії на перегоні Розівка-Зачатівська (17,1 км) на суму 74,2 млн. грн.;
- з технічного переоснащення системи електричної централізації ст. Нижньодніпровськ-Вузол з релейно-процесорною централізацією стрілок та сигналів на суму 38,7 млн. грн.;
- з реконструкції ліній зв'язку на дільниці електрифікації Ковель-Ізов-Держжордон на суму 46,3 млн. грн.;
- з реконструкції моста через р. Апшиця на 129 км дільниці Королево-Солотвино на суму 17,6 млн. грн.;
- з обладнання колій пунктів формування та обороту пасажирських поїздів колонами зовнішнього електричного живлення для систем кондиціонування повітря та електропостачання на суму 7,4 млн. грн.

Варто зазначити, що у 2017 році загальний розмір освоєних капітальних інвестицій досяг 10 904,1 млн. грн. Виконання плану й динаміка капітального інвестування наведені в табл. 1 [9].

На початок 2018 року запланований обсяг залучення інвестицій складав понад 18 млрд. грн., що передбачалося спрямувати на закупівлю 30 локо-

мотивів “General Electric”, виготовлення 30 нових пасажирських та 3 600 вантажних вагонів, модернізацію 226 наявних пасажирських та 10 тис. вантажних вагонів [12].

Відповідно до опублікованої звітності ПАТ «Укрзалізниця» у 2018 році здійснено рекордний за останні 5 років обсяг капітальних інвестицій, що досяг 16,9 млрд. грн. Зокрема, реконструйовано 309 км колій, придбано 15 локомотивів “General Electric”, виконано капітальний ремонт майже 130 локомотивів, придбано та виготовлено на власних потужностях близько 3,5 тис. вантажних вагонів, оновлено 126 пасажирських вагонів [13].

Згідно з проектом консолідованого фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» на 2019 рік запланований обсяг капітальних інвестицій складає 24,5 млрд. грн., що в 1,5 рази більше за аналогічний плановий показник 2018 року. Попри це, слід зазначити, що у 2018 році виконання плану з капітального інвестування зафіксовано на рівні 67,3% (16,9 млрд. грн. при плані 25,1 млрд. грн.), що ставить під сумнів можливість збільшення заданого показника на 45,0%. Навіть з огляду на досягнення окресленої перспективи подібний обсяг капітальних інвестицій складе лише 34,9% від потреби фінансування [14].

В поточному році, згідно з головою ПАТ «Укрзалізниця» Є.В. Кравцовим, передбачається спрямування капітальних інвестицій на електрифікацію дільниць Долинська-Миколаїв-Колосівка та Ковель-Ізов-Держжордон, оновлення рухомого складу, а саме закупівлю 5 000 вантажних вагонів, 46 пасажирських вагонів, 3 приміських потягів [15].

Слід також підкреслити, що в умовах подальшої культурної та економічної євроінтеграції, переорієнтації пасажирських та вантажних потоків, збільшення товарообігу між Україною та країнами ЄС надзвичайно важливим є забезпечення пришвидшеного розвитку транспортного сполучення України з ЄС загалом та Львівського регіону зокрема. Отже, проектом Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року передбачено реалізацію проектів з відновлення європейської колії 1 435 мм українського сегменту Пан'європейських залізничних сполучень від польського до румунського кордону через «Львів – Івано-Франківськ – Чернівці» для поєднання основних TEN-T коридорів ЄС в обхід Карпат, будівництво суміщеної колії 1 435 мм та 1 520 мм: «Євроколія «Сухий порт» (Мостиська – Родатичі)», будівництво суміщеної колії 1 435 мм та 1 520 мм «Євроколія Львів – Рава-Руська – Варшава» [16].

Таблиця 1

Аналіз обсягів капітальних інвестицій за напрямками

Напрямок капітальних інвестицій	2016 рік (факт), тис. грн.	2017 рік			Динаміка порівняно з 2016 роком, %
		план, тис. грн.	факт, тис. грн.	виконання плану, %	
Капітальне будівництво	2 977,9	4 163,5	2 405,3	57,8	80,8
Придбання основних засобів	1 338,8	4 568,0	3 891,0	85,2	зростання у 2,9 разів
Придбання необоротних матеріальних активів	210,2	406,2	262,0	64,5	124,6
Придбання нематеріальних активів	17,6	124,5	69,7	56,0	зростання в 4 рази
Модернізація, модифікація основних засобів	2 341,3	4 163,7	2 461,5	59,1	105,1
Капітальний ремонт	–	2 574,1	1 814,6	70,5	–
Всього	6 885,8	16 000,0	10 904,1	68,2	158,0

Джерело: складено на основі джерела [9]

Попри певні кроки щодо оновлення рухомого складу, особливо критичною залишається ситуація у сфері пасажирських перевезень. Згідно з підрахунками експертів упродовж наступних п'яти років «Укрзалізниці» знадобиться 111,4 млрд. грн. на покриття збитків від пасажирських перевезень та забезпечення капітального інвестування цього сектору. Для цього слід передбачати в державному бюджеті законодавчо визначене відшкодування «Укрзалізниці» за виконання соціальних та інших додаткових функцій [17]. Проте за 2011–2017 роки сума компенсації за пільгові пасажирські перевезення залізничним транспортом не перевищувала 45% розміру понесених витрат. Так, у 2011 році компенсовано близько 33% вартості послуг з перевезення пільгових категорій населення, що у вартісному виразі складає 193 млн. грн., у 2012 році – 37% (214 млн. грн.), у 2013 році – 33% (204 млн. грн.), у 2014 році – 44,3% (138,5 млн. грн.), у 2015 році – 39,7% (159,8 млн. грн.) [18, с. 64]. Протягом останніх років спостерігається найнижчий рівень компенсації державою витрат залізничного транспорту на перевезення пільгових категорій населення, а саме у 2016 році державою компенсовано 43,3 млн. грн., що складає 10,4% від фактичного розміру витрат, у 2017 році – 128,5 млн. грн. (15%) [19].

Варто також зазначити, що якщо в попередні роки витрати на перевезення пільгових категорій громадян компенсувались за рахунок цільових субвенцій з державного бюджету, то нині в рамках реалізації політики децентралізації функція компенсації витрат за пільгові перевезення населення покладена на місцеві органи влади й має суто догвірний характер. Це лише ускладнює вирішення питання отримання відповідних компенсаційних виплат.

Нині основним джерелом інвестиційного забезпечення для залізничного транспорту залишаються власні кошти. Так, зокрема, за 1 півріччя 2018 року з освоєних капітальних інвестицій (5 858,3 млн. грн.) власні кошти склали 96,3% (5 643,4 млн. грн.), залучені кошти – 3,6% (208,3 млн. грн.), кошти інвесторів – 0,1% (6,6 млн. грн.) [20]. У відсотковому співвідношенні рівень капітальних інвестицій від суми активів залізничної компанії досягає близько 2,4%, що в 3–6 разів нижче, ніж у залізницях інших країн світу. Так, у Росії цей показник складає 7,2%, у Канаді – 7,4–7,6%, у США – 8,9%, у Казахстані – 14,6% [21].

Великі надії керівництвом залізничної компанії покладено на використання коштів від індексації тарифів на перевезення залізничним транспортом, що планується інвестувати за такими статтями, як закупівля вантажних вагонів; придбання матеріалів для виготовлення, модернізації та капітального ремонту вантажних вагонів; модернізація та капітальний ремонт тягового рухомого складу; придбання матеріалів для реконструкції та капітального ремонту верхньої будови колії. Згідно з офіційними даними ПАТ «Укрзалізниця» на закупівлю вантажних вагонів спрямовано 450 489,4 тис. грн., на придбання матеріалів для виготовлення, модернізації та капітального ремонту вантажних вагонів – 2 608 372,9 тис. грн., на модернізацію та капітальний ремонт тягового рухомого складу – 2 327 167,0 тис. грн., на придбання матеріалів верхньої будови колії – 25 730 37,5 тис. грн. [22].

Так, протягом 10 місяців 2018 року Укрзалізниця інвестувала в оновлення рухомого складу та

модернізацію інфраструктури понад 6,8 млрд. грн., що надійшли на спеціальний інвестиційний рахунок компанії від індексації тарифів на вантажні перевезення. Зокрема, за рахунок цих коштів профінансовано закупівлю вантажних вагонів на суму 390,5 млн. грн., модернізацію та капітальний ремонт тягового рухомого складу на суму понад 1,5 млрд. грн., здійснено авансовий платіж для отримання в користування 30 магістральних вантажних тепловозів “General Electric” на суму понад 1,1 млрд. грн. Також компанією придбано матеріали для виготовлення, модернізації та капітального ремонту вантажних вагонів на суму 2,1 млрд. грн., матеріали верхньої будови колії для модернізації інфраструктури на суму близько 1,7 млрд. грн. [23].

Слід наголосити на тому, що, відповідно до Прогнозу економічного та соціального розвитку України на 2019–2021 роки [24], передбачено здійснення щорічного підвищення тарифів на вантажні перевезення в середньому на 25% ($\pm 3\%$) у 2018–2019 роках, 22% у 2020 році, 20% у 2021 році; на пасажирські перевезення на 25% ($\pm 3\%$) у 2018–2019 роках, 30% ($\pm 3\%$) у 2020–2021 роках. Проте з огляду на рівень матеріального добробуту населення та прогнозований темп росту мінімальної заробітної плати на 16,3%, 18–21%, 7–10% та 6–8% відповідно у 2018–2021 роках навіть за найбільш оптимістичного сценарію значного загострення набуває питання збереження обсягових показників перевезення пасажирів залізничним транспортом. Аналогічна ситуація може виникнути у сфері вантажних перевезень, оскільки власники вантажів будуть змушені вдаватися до пошуку шляхів скорочення транспортних витрат, що складають значну частину ваги у вартості продукції.

Стосовно отримання іноземних позик та кредитів, то варто підкреслити, що на початку жовтня 2018 року відбулась ратифікація Верховною Радою України фінансової угоди з Європейським Інвестиційним Банком, підписаної Міністром інфраструктури в грудні 2016 року, яка передбачає залучення 150 млн. євро на модернізацію української залізниці. Загалом угода передбачає залучення інвестицій в обсязі близько 300 млн. євро для будівництва другої колії, електрифікації та модернізації систем сигналізації і зв'язку на напрямку Долинська – Миколаїв – Колосівка, з яких 150 млн. євро складають кредитні кошти Європейського інвестиційного банку, а 150 млн. євро – очікувані кредитні кошти Європейського банку реконструкції та розвитку, залучені під державні гарантії [25]. Окрім цього, кредитний портфель «Укрзалізниці» нині налічує ще декілька кредитів, отриманих від Європейського інвестиційного банку, Європейського банку реконструкції та розвитку, Експортно-імпортного банку Кореї та Європейського інфраструктурного банку.

Серед основних інструментів інвестиційного розвитку залізничного транспорту, окрім власних коштів, вченими виділено бюджетне фінансування; державні дотації та субвенції; пільгове оподаткування; концесію; лізинг; кредити; гранти; корпоративні, інфраструктурні та єврооблігації; реструктуризацію боргових запозичень; акціонування капіталу; прямі інвестиції; спільне будівництво та виробництво; державно-приватне партнерство; співфінансування інвестиційних проєктів тощо [6, с. 257].

Звичайно, нині здійснено вагомий крок до покращення функціонування залізничного транспорту, що виражається насамперед у забезпе-

ченні інноваційно-технологічної модернізації та оновленні рухомого складу й залізничної інфраструктури. Попри деякі позитивні зрушення, нині перед залізничною компанією залишається ще низка невирішених питань, які потребують нагального втручання та належного вирішення.

Підсумовуючи вищесказане, як перспективні вектори інвестування у сфері залізничного транспорту виділимо такі:

- покращення управління вокзальними комплексами;
- розбудова транспортно-логістичних термінальних комплексів;
- подальша реконструкція залізничної інфраструктури;
- оновлення та модернізація парку вантажних та пасажирських вагонів;
- масштабне інноваційно-технологічне оновлення, модернізація тягового рухомого складу;
- реалізація інфраструктурних проєктів, що стосуються здебільшого впровадження високошвидкісного руху та збільшення пропускної спроможності станцій;
- подальша модернізація, електрифікація стратегічно важливих напрямів здійснення залізничних перевезень;

– інноваційне оновлення виробничо-ремонтної бази залізниці тощо.

Висновки. Таким чином, досліджено сучасний стан та тенденції інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Визначено, що нині керівництвом залізничної компанії сконцентровано увагу на забезпеченні оновлення та модернізації рухомого складу, питома вага капітальних інвестицій в який досягає близько 48% від їх загального обсягу. Встановлено, що, незважаючи на критичну обмеженість власних фінансових ресурсів та наявну недовіру приватних інвесторів до залізничної компанії, нині досягнуто значних позитивних зрушень, заплановано реалізацію низки інвестиційних проєктів. Розкрито пріоритетні вектори інвестиційної активності підприємств залізничного транспорту, що пов'язані з розбудовою транспортно-логістичної інфраструктури, забезпеченням інноваційно-технологічної модернізації рухомого складу та залізничної інфраструктури, здійсненням подальшої електрифікації залізничних напрямків, запровадженням високошвидкісного руху. Перспективним напрямом подальшого дослідження визначаємо вдосконалення механізму інвестування ключових проєктів розвитку залізничного транспорту.

Список використаних джерел:

1. Андреева О.В. Напрями подальшого розвитку інвестиційної діяльності залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 44. С. 255–258.
2. Токмакова І.В., Дараган О.О. Сутність та підходи до формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 43. С. 189–193.
3. Дикань В.Л., Єлагін Ю.В. Перспективи фінансування приміських пасажирських перевезень в умовах акціонування залізничного транспорту. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і Менеджмент»*. 2016. № 16. С. 46–48.
4. Дикань О.В. Модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2016. Вип. 7. Ч. 1. С. 125–130.
5. Ейтутіс Г.Д., Никифорок О.В., Бойко О.В. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації. *Економіст*. 2012. № 8. С. 64–69.
6. Корінь М.В., Кондратюк М.В., Обруч Г.В. Інвестиційне забезпечення розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 249–259.
7. Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2017. 427 с.
8. Плугіна Ю.А. Інвестування як основний інструмент управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. Вип. 39. С. 154–157.
9. Інтегрований звіт ПАТ «Укрзалізниця». URL: <http://www.uz.gov.ua> (дата звернення: 20.12.2018).
10. Пока неясно, когда на железную дорогу придет частная тяга – «Укрзалізниця». URL: <https://delo.ua/business/roka-ne-jasno-kogda-na-zheleznuju-dorogu-pridet-chastnaja-tyaga-347322> (дата обращения: 25.12.2018).
11. «Укрзалізниця» хочет купить 30 тепловозов в 2018 году. URL: <https://delo.ua/business/ukrzaliznycja-hochet-kupit-30-teplovozov-v-2018-godu-335657> (дата обращения: 18.12.2018).
12. Інвестиції в «Укрзалізницю» цього року перевищать 18 млрд грн. Це рекорд, – Омелян. URL: <https://censor.net.ua/ua/p3048808> (дата звернення: 20.12.2018).
13. Кравцов Є.В. Результати 2018 та плани на 2019. URL: <https://www.uz.gov.ua> (дата звернення: 10.01.2019).
14. Проєкт консолідованого фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця». URL: https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfp (дата звернення: 10.01.2019).
15. Укрзалізниця в 2019 году инвестирует более 24 млрд. грн. в обновление подвижного состава и железнодорожных путей. URL: <https://news.finance.ua/ru/news/-/441916/ukrzaliznytsya-v-2019-godu-investiruet-bolee-24-mlrd-grn-v-obnovlenie-podvizhnogo-sostava-i-zheleznodorozhnyh-putej> (дата обращения: 10.01.2019).
16. Україна стає сучасною, модерною, інноваційною європейською державою, – Володимир Омелян. URL: <http://new.mtu.gov.ua/news/30338.html> (дата звернення: 05.01.2019).
17. Понад 111 млрд. грн. потребує Укрзалізниця на фінансування пасажирських перевезень упродовж наступних п'яти років, – Андрій Рязанцев. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/485037 (дата звернення: 20.12.2018).
18. Задоя В.О. Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні : монографія. Дніпропетровськ, 2015. 196 с.
19. Рудяк Є.О. Кто заплатит за пассажиров приміських поїздів. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2374113-hto-zaplatit-za-pasaziriv-primiskih-poizdiv.html> (дата звернення: 15.12.2018).
20. Аналітична довідка щодо виконання показників фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» за 1 півріччя 2018 року. URL: <https://www.uz.gov.ua> (дата звернення: 15.12.2018).
21. Полный износ украинской железной дороги. URL: https://biz.censor.net.ua/resonance/3031893/polnyyi_iznos_ukrainskoyi_jeleznoyi_dorogi (дата звернення: 15.12.2018).
22. Напрямки використання коштів від індексації тарифів. URL: <http://www.uz.gov.ua/about/investors/vykorystannya> (дата звернення: 10.01.2019).
23. В УЗ рассказали, сколько вложили средств от индексации тарифов в обновление подвижного состава в 2018 году. URL: https://cfts.org.ua/news/2018/12/03/v_uz_rasskazali_skolko_vlozhili_v_obnovlenie_podvizhnogo_sostava_i_remont_infrastruktury_v_2018_godu_50716 (дата звернення: 10.01.2019).

24. Прогноз економічного і соціального розвитку України на 2019–2021 роки. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=1823a8c9-13e6-4bf1-919e-f477ec225437&title=PrognozEkonomichnogoISotsialnogorozvitkuukrainina2019-2021-Roki> (дата звернення: 05.12.2018).
25. Парламент ратифікував фінансову угоду між Україною і ЄІВ на модернізацію Укрзалізниці, – Володимир Омелян. URL: <http://new.mtu.gov.ua/news/30225.html> (дата звернення: 25.12.2018).
26. Статистична інформація // Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 25.12.2018).

Гараев М.

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта

**АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Резюме

В статье проведен ретроспективный анализ инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Проанализированы структура и динамика капитального инвестирования предприятий железнодорожной отрасли за 2016–2018 годы, что позволило определить несоответствие запланированных объемов инвестиционных ресурсов фактическим. Определено, что сейчас руководством ПАО «Укрзалізниця» уделяется внимание обновлению и модернизации подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры. Раскрыты задекларированные перспективные направления и объемы инвестиционной активности ПАО «Укрзалізниця» на 2019 год. Исследованы основные источники инвестирования развития предприятий железнодорожного транспорта, среди которых наибольший удельный вес составляют собственные средства. Определено, что вследствие дерегуляции вагонной составляющей тарифа на железнодорожные перевозки в качестве дополнительного источника инвестирования рассматривается использование средств от индексации тарифов на перевозки железнодорожным транспортом. На основе проведенного исследования определены стратегические приоритетные векторы инвестиционной активности предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, инвестиционная деятельность, капитальные инвестиции, приоритетные векторы инвестиционной активности.

Garayev M.

Ukrainian State University of Railway Transport

ANALYSIS OF INVESTMENT ACTIVITIES OF ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

Summary

In the article the author conducted a retrospective analysis of investment activity of railway transport enterprises. The structure and dynamics of capital investments of enterprises of the railway industry for 2016–2018 are analyzed, which allowed determining the discrepancy between the planned and actual volumes of investment resources. It is determined that now the management of PJSC “Ukrzaliznytsia” pays considerable attention to the renewal and modernization of rolling stock and railway infrastructure. The declared perspective directions and volumes of investment activity of PJSC “Ukrzaliznytsia” for 2019 are disclosed. The main sources of investment in the development of enterprises of railway transport, among which the largest share of own funds. It is determined that as a result of deregulation of the wagon component of the tariff for rail transport as an additional source of investment is considered the use of funds from the indexation of tariffs for rail transport. On the basis of the conducted research strategic priority vectors of investment activity of the enterprises of railway transport are defined.

Key words: railway transport enterprises, investment activity, capital investments, priority vectors of investment activity.