

Дикань О.В.,
доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри менеджменту і адміністрування,
Український державний університет залізничного транспорту

Гараєв М. огли,
асистент кафедри менеджменту і адміністрування,
Український державний університет залізничного транспорту

ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Дикань О.В., Гараєв М. огли. Організаційні засади управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту. У статті визначено, що нині для підприємств залізничного транспорту велике значення мають інвестиції та дієва інвестиційна політика. Задля ефективної організації інвестиційної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» детально проаналізовано першопричини необхідності активізації інвестиційної діяльності. Під час дослідження з'ясовано, що у світі відбулися докорінні зміни, пов'язані з інтернаціоналізацією, інформатизацією та цифровізацією фінансово-економічної та виробничої діяльності, що також обумовлюють актуальність коригування інвестиційного процесу та інвестиційної діяльності. На основі окреслених факторів визначено напрями вдосконалення організаційних засад управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту України.

Ключові слова: інвестиції, інвестиційна діяльність, підприємство, залізничний транспорт, управління, організаційні положення.

Дикань А.В., Гараєв М. огли. Организационные основы управления инвестиционной деятельностью предприятий железнодорожного транспорта. В статье определено, что сейчас для предприятий железнодорожного транспорта большое значение имеют инвестиции и действенная инвестиционная политика. Для эффективной организации инвестиционной деятельности ПАО «Укрзалізниця» детально проанализированы первопричины необходимости активизации инвестиционной деятельности. При исследовании выяснено, что в мире произошли коренные изменения, связанные с интернационализацией, информатизацией и цифровизацией финансово-экономической и производственной деятельности, которые также обуславливают актуальность корректировки инвестиционного процесса и инвестиционной деятельности. На основе очерченных факторов определены направления совершенствования организационных основ управления инвестиционной деятельностью предприятий железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционная деятельность, предприятие, железнодорожный транспорт, управление, организационные положения.

Dykan' O.V., Garayev M. ogly. Organizational principles of management of investment activities of railway transport enterprises. In the article it is determined that investment and effective investment policy are important for railway companies. In order to effectively organize the investment activity of PJSC "Ukrzaliznytsya", the primary reasons for the need to intensify investment activity are analyzed in detail. During the research it was found that radical changes in the world have been associated with the internationalization, informatization and digitalization of financial and economic and production activities, which also determine the relevance of the adjustment of the investment process and investment activity. On the basis of the above-mentioned factors the directions of improvement of organizational principles of management of investment activity of enterprises of railway transport of Ukraine are determined.

Key words: investment, investment activity, enterprise, railway transport, management, organizational positions.

Постановка проблеми. Високоінтелектуальний розвиток підприємств залізничного транспорту відповідно до окреслених стратегічних напрямів розвитку (цифрова залізниця, впровадження швидкісного руху, інформатизація залізничної галузі тощо), забезпечення їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг, поточна ефективність їх господарювання насамперед визначаються рівнем інвестиційної активності та масштабами інвестиційної діяльності, які залежать від дієвості механізму управління цією діяльністю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Концептуальні основи та практичні рекомендації щодо розвитку інвестиційних процесів на підприємствах залізничного транспорту знайшли своє відображення в працях таких науковців, як В.Л. Дикань, І.В. Соломніков [1], І.В. Токмакова [2], В.О. Овчиннікова [3], В.С. Краскевич, А.В. Селіванова [4], Б.М. Щукін [5], Д.М. Черваньов [6].

Проте питання вдосконалення організаційних засад управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту залишається актуальним та вимагає є подальшого перегляду.

Формулювання цілей статті. Метою статті є вдосконалення організаційних засад управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу. В забезпеченні конкурентоспроможності та випереджаючого економічного розвитку підприємств залізничного транспорту України велике значення мають інвестиції та дієва інвестиційна політика зазначених підприємств. Перш за все це пов'язане з негайною потребою в інвестиційних ресурсах та нестачею власних коштів ПАТ «Укрзалізниця» на оновлення та модернізацію основних фондів компанії, адже нині експлуатаційну діяльність вітчизняної залізничної компанії забезпечують катастрофічно морально та фізично зношений рухомий склад та інша спеціалізована залізнична техніка (рис. 1–3).

За останні роки (2007–2017 роки) обсяг капітальних вкладень в оновлення фондів галузі зменшився.

За 2007–2016 роки рівень капітальних вкладень в оновлення фондів галузі зменшився в 3,3 рази (рис. 4) [7], незважаючи на те, що у 2017 році цей показник покращив своє значення, проте перебуваючи на низькому рівні.

Якщо порівнювати вітчизняну залізничну компанію з такими досить відомими залізничними компаніями, як ВАТ «РЖД», «Canadian National», «Canadian Pacific», «Union Pacific», «KTZ», то можна побачити, що різниця між внесками становить 4 рази. Тоді як

крупний оператор магістральних залізниць Казахстану АТ «Національна компанія «Казахстан темір жолы»» («KTZ») вкладає щорічно близько 14,6% інвестицій в активи, розмір таких вкладень ПАТ «Укрзалізниця» не перевищує 2,4%. Для порівняння, ВАТ «РЖД» інвестує в активи 7,2%, «Canadian National» – 7,4%, «Canadian Pacific» – 7,6%, «Union Pacific» – 8,9% [10].

Щодо залучених інвестиційних ресурсів, то нині кредитний портфель вітчизняної залізничної компанії містить чотири міжнародних кредити, які було надано іноземними інвесторами та світовими фінансовими організаціями (Європейський банк реконструкції та розвитку, ЄБРР; Експортно-імпортний банк Кореї, «КЕХІМ»; Європейський інфраструктурний банк, ЄІБ) (рис. 5).

Навіть попри те, що галузі вдалося залучити хоча й незначну, однак настільки необхідну для підтримки стабільного функціонування суму кредитних коштів, загалом кредитні рейтинги ПАТ «Укрзалізниця» є досить низькими. Згідно результатами оцінювання таких міжнародних рейтингових агентств, як «Standard & Poor's» та «Fitch», довгостроковий рейтинг ПАТ «Укрзалізниця» перебуває на рівні CCC+ та CCC відповідно, що характеризує ситуацію в галузі як таку, за якої існує потенційна ймовірність невиконання емітентом своїх боргових зобов'язань [12].

Разом з використанням кредитних ресурсів міжнародних фінансових організацій ПАТ «Укрзалізниця» для

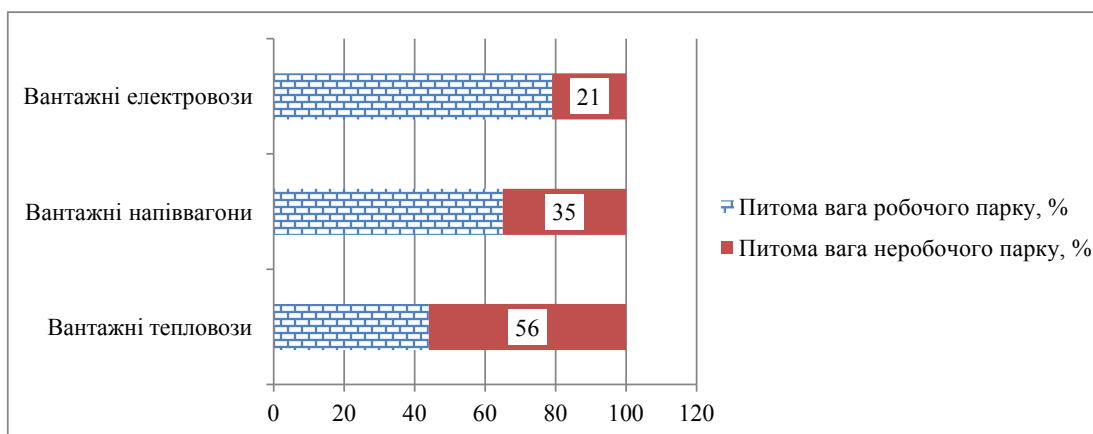


Рис. 1. Поточний стан вантажного рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» станом на 2017 рік [7]

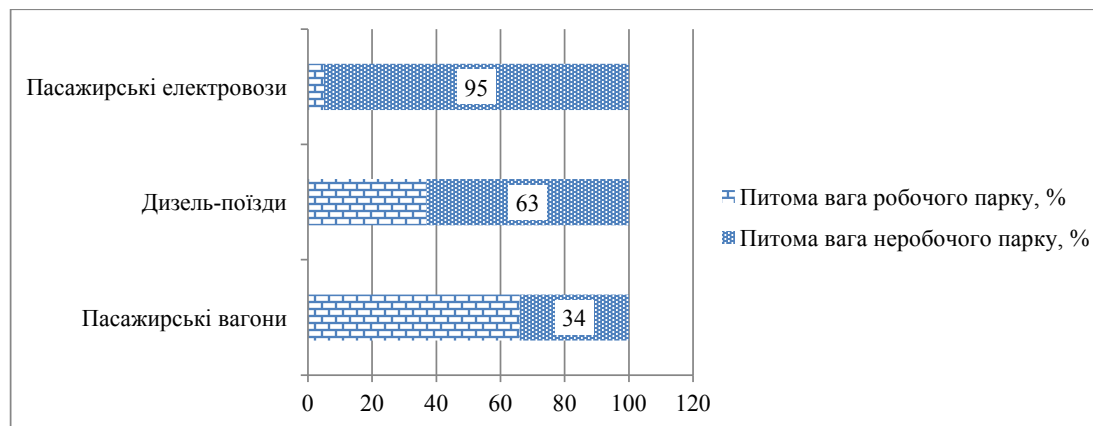


Рис. 2. Поточний стан парку рухомого складу для виконання пасажирських перевезень ПАТ «Укрзалізниця» станом на 2017 рік [8]

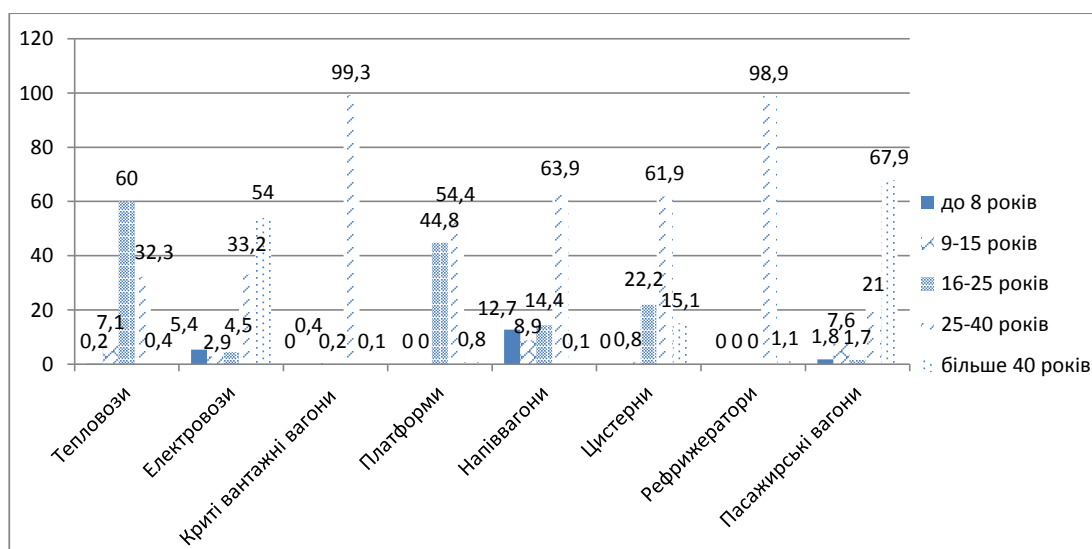


Рис. 3. Розподіл рухомого складу залізничного транспорту за роками випуску станом на кінець 2017 року [9, с. 81]

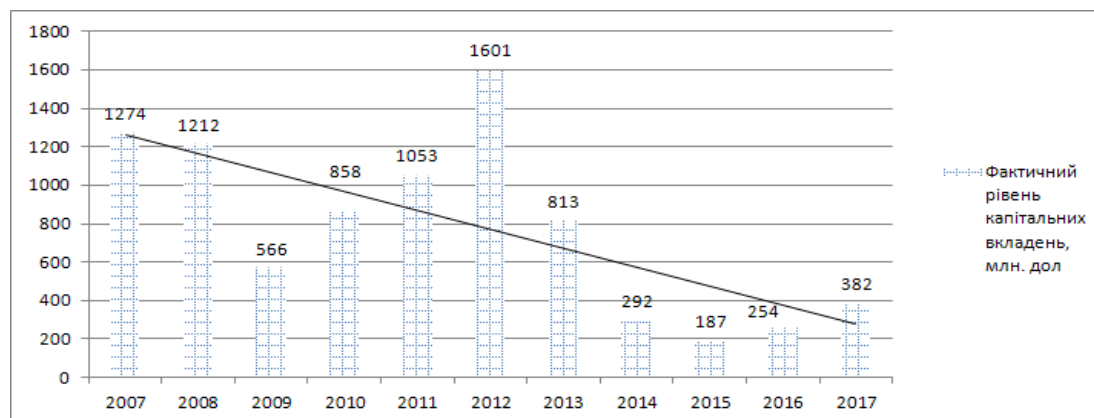


Рис. 4. Фактичний рівень капітальних вкладень ПАТ «Укрзалізниця» за 2007–2017 роки [7]

залучення інвестицій активно застосовує облігаційні інструменти. Зокрема, вперше такий інструмент було застосовано керівництвом галузі у травні 2013 року. ПАТ «Укрзалізниця» розмістила дебютний випуск єврооблігацій на \$500 млн. з терміном обігу 5 років через спеціально створену компанію «Shortline PLC». Єврооблігації «Укрзалізниці» разом з цінними паперами «Ощадбанку» та «Укрексімбанку» були включені в периметр реструктуризації зовнішнього суверенного та гарантованого державою боргу, ініційованої Мінфіном України після затвердження МВФ нової чотирирічної програми розширеного фінансування EFF для України на 17,5 млрд. дол. У березні 2016 року «Укрзалізниця» реструктувала єврооблігації, пролонгувавши термін погашення до 15 вересня 2021 року та підвищивши процентну ставку з 9,5% до 9,875% річних. Також був змінений графік погашення основної суми позики: 60% мають бути сплачені у 2019 році, 20% – у 2020 році, 20% – у 2021 році. Наприкінці листопада 2017 року «Укрзалізниця» звернулась до власників цінних паперів з проханням схвалити відмову від крос-дефолту за євробондами у зв'язку з реструктуризацією частини внутрішньої заборгованості [11]. Крім того, за словами

керівника залізничного транспорту, станом на початок 2018 року зовнішній борг ПАТ «Укрзалізниця» становить 39 млрд. грн., що свідчить про зростання боргових зобов'язань у галузі [11].

Таким чином, сьогодні вітчизняна залізнична компанія відчуває постійну нестачу інвестиційних ресурсів та потребує перегляду наявної інвестиційної політики, що не дає змогу ПАТ «Укрзалізниця» перейти на шлях інноваційних трансформацій.

В останнє десятиліття у світі відбулися докорінні зміни, пов'язані з інтернаціоналізацією, інформатизацією та цифровізацією фінансово-економічної та виробничої діяльності, що також обумовлюють актуальність коригування інвестиційного процесу та інвестиційної діяльності вітчизняних підприємств залізничного транспорту. Загальновідомим є факт того, що глобалізація вже змінила світову економічну систему та напрями товароруку вантажо- й пасажиропотоку, що породжують нові проблеми, відкриваючи нові можливості для розвитку українських підприємств залізничного транспорту.

Відбулась також інтернаціоналізація інвестиційної діяльності, що відчутно впливає на поступальний рух



Рис. 5. Кредити ПАТ «Укрзалізниця» від іноземних інвесторів [11]

підприємств усіх країн світу, формуючи якісно нове середовище для їх економічного розвитку. Особливо значимі процеси міжнародного інвестування є для ПАТ «Укрзалізниця», що є однією з найбільших компаній в державі, яка господарює на території всієї країни, переживаючи нині процес реформування. Світовий досвід переконує в проблематичності для таких компаній вирішення питання економічного розвитку без залучення та ефективного використання іноземних інвестицій.

Як свідчить проведений аналіз, на підприємствах залізничного транспорту України нині не реалізується класичний принцип модернізації та реконструкції виробничих потужностей як джерела отримання прибутку. Отже, економічний розвиток ПАТ «Укрзалізниця» набуває рис, що відрізняються від характерних ознак закордонних залізничних компаній. Нині вітчизняна залізнична компанія витрачає більше коштів на придбання обладнання, що є необхідним для збирання, оброблення, аналізування та поширення інформації в межах стратегічних одиниць бізнесу ПАТ «Укрзалізниця», залишаючи поза увагою масове оновлення рухомого складу вантажного та пасажирського призначення, а також спеціалізованої залізничної техніки.

Головними особливостями інновацій є те, що вони не тільки є причиною інновацій, але й самі їх акумулюють. Сьогодні важко розраховувати на увагу вітчизняних та міжнародних інвесторів без пропозиції їм принципово нових варіантів рішень класичної проблеми забезпечення ефективності процесу перевезень вантажів та пасажирів в умовах обмеженості ресурсів. При цьому слід зазначити, що роль нових високих технологій може бути набагато важливішою, ніж це мається на увазі тепер. У зв'язку з цією тенденцією важливо визначити, наскільки ПАТ «Укрзалізниця» технологічно готова до реальних інвестицій, та скорегувати на

цій основі перспективи її розвитку. В експлуатаційній діяльності підприємств залізничного транспорту спостерігаються деформовані процеси формування заощаджень як основного фінансового ресурсу здійснення капіталовкладень, що обумовлює формування негативних значень накопичення капіталу та зменшення чистого прибутку. У зв'язку з цим особливо важливо підвищити регулюючу та контролюючу роль керівництва підприємств залізничного транспорту у фінансових потоках як всередині ПАТ «Укрзалізниця», так й у зовнішньоекономічних зв'язках. У грошово-кредитній політиці доцільно перейти від формального приросту грошової маси до комплексної інвестиційної політики, орієнтованої на підтримку соціально-економічного розвитку підприємств залізничного транспорту відповідно до окреслених стратегічних орієнтирів.

Підсумовуючи все вищесказане, вважаємо за необхідне переглянути організацію проведення загального механізму інвестиційної діяльності та сформувати її окремо для наявних бізнес-вертикалей ПАТ «Укрзалізниця», що сприятиме його мобільності та гнучкості. Загальне управління інвестиційною діяльністю слід надати головній інвестиційній раді ПАТ «Укрзалізниця», яка повинна включати представників, що сприятиме розбюрократизації, дасть змогу комплексно та якісно організувати інвестиційну діяльність.

Висновки. Від обсягу інвестицій, стану інвестиційного процесу та якості організаційного забезпечення інвестиційної діяльності залежить вирішення багатьох соціально-економічних завдань на підприємствах залізничного транспорту, пов'язаних із забезпеченням конкурентоспроможності та економічного зростання залізничної галузі. В рамках активізації інвестиційних процесів на залізничному транспорті першочергове значення мають такі організаційні заходи, як удоско-

налення державного регулювання інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту, розвиток корпоративних стратегічних інвестиційних програм залізничного транспорту, врегулювання діяльності

зацікавлених інвесторів та використання новітніх схем взаємодії з ними, залучення інноваційних компаній до стратегічної співпраці та формування інноваційних програм для інвесторів.

Список використаних джерел:

1. Дикань В.Л., Соломніков І.В. Інжиніринго-маркетинговий центр інноваційних технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. Вип. 57. С. 9–20.
2. Токмакова І.В. Сучасні аспекти формування ефективної системи управління на підприємствах залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2013. № 42. С. 393–395.
3. Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 427 с.
4. Краскевич В.Є., Селіванова А.В. Фінансовий інжиніринг як інструмент інноваційної діяльності в інвестиційних проектах. Математичні машини і системи. 2016. № 1. С. 71–78.
5. Щукін Б.М. Інвестування: курс лекцій. Київ: МАУП, 2004. 216 с.
6. Черваньов Д.М. Менеджмент інвестиційної діяльності підприємств: навч. посіб. Київ: Знання-Прес, 2003. 622 с.
7. Обговорення довгострокової стратегії зміни тарифів на вантажні перевезення ПАТ «Укрзалізниця». URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/451909.
8. Про затвердження Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року: Наказ Міністерства інфраструктури від 21 грудня 2015 року № 547. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/443.html>.
9. Транспорт та зв'язок України – 2017: статистичний збірник. Київ, 2018. 168 с.
10. Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017–2021 роки. URL: http://www.uz.gov.ua/about/general_information.
11. Боргові інструменти // Офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця». URL: <http://www.uz.gov.ua>.
12. Рейтинговое агентство “Standard & Poors”. URL: http://www.banki.ru/wikibank/standard__poors.