

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Піріашвілі Олександр Борисович*, кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

© Піріашвілі О.Б., 2022

*Стаття отримана редакцією 29.11.2022 р.
The article was received by editorial board on 29.11.2022*

Вступ. При розгляді функціонування залізничної транспортної інфраструктури України необхідно відзначити, що ця система, як і вся транспортна інфраструктура країни в цілому є системоутворюючою галуззю, так як забезпечує надійність в роботі промислового і аграрного секторів національної економіки, а також покращує логістику, підвищує конкурентоспроможність підприємств і товарообіг. Разом із цим, залізнична транспортна інфраструктура є однією з важливих складових у справі підвищення ефективності у всіх сферах соціально-економічного розвитку країни, а також в справі зміцнення національної безпеки. У зв'язку з цим, з огляду на сучасний стан залізниці країни, який досить негативно оцінюють велика кількість фахівців та експертів, проблема подальшого розвитку зазначеного сектора виробничої інфраструктури національної економіки набуває особливої актуальності.

Огляд останніх джерел досліджень і публікацій. Аналіз і оцінка існуючих теоретичних і прикладних проблем пов'язаних з: сучасним станом залізничної транспортної інфраструктури; перспективами її подальшого інноваційного розвитку; питаннями приватизації і поділом цієї структури на окремі складові; закордонним досвідом реформування залізниць та міжнародним співробітництвом; визначенням стратегічних напрямів розвитку залізничного транспорту, а також інші проблеми теоретико-методичного та практичного характеру постійно перебувають в центрі уваги з боку науковців, практиків та експертів центральних органів управління, так як від їх вирішення залежить не тільки ефективність розвитку самої залізниці, а й ефективність соціально-економічного розвитку усєї країни в цілому.

Сучасний стан, особливості та різні аспекти розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни, у тому числі проблеми інвестиційної політики розглянуто в роботах таких вітчизняних та зарубіжних вчених як: Г.Д. Ейтутіс [1–2], О.М. Кривопішин [1–2], В.М. Карпов [3], О.І. Никифорок [4; 6], Ю.М. Цветов [5], М.В. Макаренко [5], А.Д. Лашко [5], О.М. Стасюк [6], І.П. Федорко, В.М. Осовик, М.С. Семенюк, А.О. Долгий, Т.М. Грушевська, а також В.Н. Філіна, З.В. Салацинська, В.Л. Макаров, А.Р. Бахтізін, С. Арсланалп [14] та інші. В роботах зазначених вчених розглядаються актуальні питання щодо реформування сектору залізничного транспорту, перспективи розвитку залізниці, засади модернізації залізничної транспортної інфраструктури, проблеми та перспективи розвитку вантажних залізничних перевезень в країні, а також питання пов'язані з аналізом та оцінкою продуктивності залізничного транспорту України, у тому числі і в контексті міжнародних порівнянь.

Мета статті: оцінка впливу залізничної транспортної інфраструктури на соціально-економічний розвиток країни, а також роль цієї структури в забезпеченні стійкості та безпеки національної економіки в сучасних умовах. З огляду на важливість та актуальність проблем пов'язаних з подальшим розвитком залізничного транспорту, і то критичне становище, в якому перебуває вся залізниця, через низку негативних наслідків щодо всієї транспортної системи в цілому, так як ті рішення і постанови, які приймалися щодо залізниці по окремим її складовим в кінцевому підсумку в основному були пов'язані між собою, а іноді і суперечили одне одному. У зв'язку із цим в даній статті розглянуті можливі шляхи вирішення зазначених проблем, керуючись в основному системним та комплексним підходами, а також поетапним рішенням пропонованих державних програм, при цьому розглядаючи залізничну транспортну інфраструктуру як єдиний цілісний економічний організм.

Основний матеріал і результати. Розглядаючи залізничну транспортну інфраструктуру необхідно підкреслити, що зазначена транспортна система, як і вся транспортна інфраструктура країни в цілому є системоутворюючою галуззю, тому що забезпечує надійність в роботі промисловості, аграрного сектору та соціальної сфері, а також покращує логістику вантажів та пасажирів, підвищує конкурентоспроможність вітчизняних підприємств та збільшує товарообіг в країні загалом. Водночас, можна стверджувати, що залізнична транспортна інфраструктура є одним з найважливіших факторів підвищення ефективності всіх сфер соціально-економічного розвитку країни, а, отже, сприяє зміцненню національної безпеки і оборони країни в цілому. При цьому конкурентоспроможність залізничного транспорту в сучасних умовах ведення бізнесу можлива лише на основі запровадження інноваційної моделі розвитку, а матеріально-технічне забезпечення залізничного транспорту країни створюється за рахунок належних обсягів капітальних інвестицій в розвиток та кваліфікованого кадрового забезпечення зазначеного вище сектору виробничої інфраструктури національної економіки.

В сучасних умовах соціально-економічного розвитку країни характерне зростання ролі транспорту, який з матеріальної складової процесу обігу перетворюється на міжгалузевий комплекс секторів виробничої інфраструктури, що забезпечує життєдіяльність населення, ефективне функціонування, конкурентоздатність та розвиток економіки, збереження цілісності держави, її обороноздатність, можливість досягнення державою зовнішньоекономічних, політичних та геостратегічних цілей. Масштабні економічні та структурні реформи в секторах національної економіки на сучасному етапі розвитку, у тому числі виробничої інфраструктури, вимагають належних обсягів інвестицій в основний капітал, якісної та швидкої реалізації інфраструктурних інвестиційних проектів та оптимальної структури джерел фінансування капітальних інвестицій за рахунок усіх джерел фінансування.

Так, в табл. 1 наведено дані щодо обсягів та структури капітальних інвестицій за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» в Україні за період з 2015–2020 рр. [7, с. 14–15].

Таблиця 1

**Обсяги та структура капітальних інвестицій
за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство,
поштова та кур'єрська діяльність» в Україні за період з 2015–2020 рр.**

У млн грн / відсотках, %

Показник	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Усього	273116,4	359216,1	448461,5	578726,4	623978,9	508217,0
у %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	18704,0	25107,8	37943,5	50078,3	43792,8	34884,6
у %	6,8	7,0	8,5	8,7	7,0	6,9
з них						
пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення	к/с	–	–	–	–	–
у %	к/с	–	–	–	–	–
вантажний залізничний транспорт	к/с	7055,2	11312,0	17690,3	11416,4	8708,6
у %	к/с	2,0	2,5	3,1	1,8	1,7

Джерело: складено автором на основі даних Транспорт України. 2020 : статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2021. С. 14–15. URL: <https://ukrstat.gov.ua>

Як свідчать дані табл. 1, обсяг капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність становив у фактичних цінах відповідних років: 18704,0 млн грн – у 2015 р., 25107,8 млн грн – у 2016 р., 37943,5 млн грн – у 2017 р., 50078,3 млн грн – у 2018 р., 43792,8 млн грн – у 2019 р., 34884,6 млн грн – у 2020 р. Що становить, відповідно, у відсотках до загального обсягу капітальних інвестицій по національній економіці 6,8% – у 2015 р., 7,0% – у 2016 р., 8,5% – у 2017 р., 8,7% – у 2018 р., 7,0% – у 2019 р. та 6,9% – у 2020 р. Слід відмітити, що частка капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність мала тенденцію до збільшення з 2015 р. до 2018 р. на 1,9 в.п, проте вже у 2020 р. зазначена частка зменшилась на 1,8 в.п. порівняно із 2018 р.

Разом з цим, частка капітальних інвестицій у вантажний залізничний транспорт становила 2,0% – у 2016 р., 2,5% – у 2017 р., 3,1% – у 2018 р., 1,8% – у 2019 р. та 1,7% – у 2020 р. до загального обсягу капітальних інвестицій по національній економіці. Слід також відмітити, що частка капітальних інвестицій у вантажний залізничний транспорт мала тенденцію до збільшення з 2016 р. до 2018 р. на 1,1 в.п, проте вже у 2020 р. зазначена частка зменшилась на 1,4 в.п. порівняно із 2018 р.

Слід підкреслити, що міжнародні інтеграційні процеси економіки України в єдиний політичний, економічний та транспортний простір Європейського Союзу, системні структурні недоліки української макроекономічної моделі, а також бізнес-моделі на мікроекономічному рівні, інституціональні зміни та перетворення, сучасні екологічні виклики обумовлюють певні стратегічні пріоритети транспортної політики на сучасному етапі розвитку, а також у довгостроковій перспективі на період до 2030–2050 років.

Зазначимо, що ступень зношення основних засобів виробництва за різними видами рухомого складу транспортної системи України на сучасному етапі розвитку сягає від 50% до 98%, що є вище ніж в середньому по країні і є неприпустимим та критичним значенням для економічної безпеки держави та її обороноздатності. Особливо слід відмітити високу ступінь зношеності основних засобів на залізничному транспорті, критичний рівень якої становить близько 85–95%. Тому, на нашу думку, при проведенні економічних трансформацій та глибоких структурних реформ на залізничному транспорті розрахунок треба робити, в першу чергу, на власний економічний потенціал та внутрішні інвестиційні ресурси, у тому числі і приватний капітал.

Так, серед джерел фінансування капітальних інвестицій на залізничному транспорті країни, які відносяться до приватного капіталу, можна виокремити наступні, а саме:

- довгострокові кредити комерційних банків та їх позики;
- кошти приватних інвесторів (вітчизняних);
- кошти іноземних інвесторів (ІІІ);
- кошти міжнародних фінансових організацій (МВФ, ЄБРР, ЄІВ та можливості з інвестиційного плану Євросоюзу);
- інші зовнішні запозичення.

До того ж серед фінансових інструментів та механізмів фінансування капітальних інвестицій на залізничній транспортній інфраструктурі в сучасних умовах можна виділити наступні, зокрема, механізми державно-приватного партнерства (ДПП), лізинг, механізм концесій (концесійні договори). Так, зокрема, як зазначають в своїй роботі В.Л. Корінь та інші «у відсотковому співвідношенні рівень капітальних інвестицій від суми активів ПАТ «Українська залізниця» складає 2,4%, що у 3-6 разів нижче, ніж у залізничних компаній інших країн світу. Так, наприклад, у РФ це значення досягає 7,2%, у Канаді – 7,4-7,6%, у США – 8,9%, у Казахстані – 14,6%» [8, с. 253].

Так, згідно інформації АТ «Українська залізниця» у 2020 році було реалізовано низку заходів щодо активізації інвестиційної діяльності на залізничному транспорті, зокрема [9, с. 13–15]:

- АТ «Укрзалізниця» спільно з Європейським банком реконструкції та розвитку та Європейським інвестиційним банком оголосила тендер на закупівлю робіт за проектом «Електрифікація залізничного напрямку Долинська – Миколаїв – Колосівка», що входить до мережі TEN-T;
- одне з провідних міжнародних рейтингових агентств Standard & Poor's підвищило довгостроковий кредитний рейтинг АТ «Укрзалізниця» з «ССС» до рівня «В-»;
- АТ «Укрзалізниця» та провідна міжнародна платіжна система Visa розпочали реалізацію трьох пілотних інфраструктурних проектів на залізниці;
- компанія провела конференц-дзвінок з провідними інвесторами та аналітиками міжнародного ринку капіталу. Було презентовано результати діяльності залізничної компанії за 6 місяців 2020 року та повідомлено про основні завдання та пріоритети на майбутнє. Загалом у заході взяли участь понад 30 інвесторів.

Також в табл. 2 наведено загальний обсяг капітальних інвестицій та їх структура за основними напрямками капітальних інвестицій в АТ «Укрзалізниця» за період з 2016–2020 роки [10, с. 100–108; 11, с. 90–91].

Отже, щодо інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України [10, с. 100–108], то як свідчать дані табл. 2 загальний обсяг капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця» становив у фактичних цінах 6885,8 млн грн – у 2016 р., 10904,1 млн грн – у 2017 р., 16912,8 млн грн – у 2018 р., 10697,1 млн грн – у 2019 р. та 8442,3 млн грн – у 2020 р. Зазначимо, що за період, що аналізується, пріоритетними напрямками капітальних вкладень української залізничної компанії залишалися, зокрема, капітальне будівництво та придбання основних засобів, зокрема рухомого складу. Так, зокрема, на

**Обсяг капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця»
та їх структура за основними напрямками за період 2016–2020 роки**

(у фактичних цінах, млн грн та у відсотках, %)

Напрями капітальних інвестицій	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Капітальні інвестиції, усього	6885,8	10904,1	16912,8	10697,1	8442,3
у %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Капітальне будівництво, зокрема:	2977,9	2405,3	4282,8	1912,8	1816,5
у %	43,2	22,1	25,3	17,9	21,5
реконструкція колії	1253,6	844,0	2006,4	1024,0	846,6
Придбання основних засобів, зокрема:	1338,8	3891,0	6302,0	3016,2	1164,8
у %	19,4	35,7	37,3	28,2	13,8
рухомий склад	1118,0	3357,9	5571,5	2447,0	797,0
інші основні засоби	220,8	533,1	730,5	569,2	367,8
Придбання необоротних матеріальних активів	210,2	262,0	330,3	366,2	306,8
у %	3,1	2,4	2,0	3,4	3,6
Придбання нематеріальних активів	17,6	69,7	164,1	60,0	44,1
у %	0,3	0,6	1,0	0,6	0,5
Модернізація, модифікація основних засобів, зокрема:	2341,3	2461,5	3390,6	3297,0	2488,0
у %	34,0	22,6	20,0	30,8	29,5
модернізація рухомого складу	2071,6	2171,4	2887,6	2902,2	2266,8
модернізація інших основних засобів	347,1	290,1	503,0	394,8	221,2
Капітальний ремонт, зокрема:	Н.д.	1814,6	2443,1	2044,9	2622,1
у %	–	16,6	14,4	19,1	31,1
капітальний ремонт рухомого складу	Н.д.	651,5	962,6	1116,5	1718,9
капітальний ремонт будівель та споруд	Н.д.	1079,3	1400,0	845,5	859,3
капітальний ремонт інших основних засобів	Н.д.	83,8	80,5	82,9	43,9

Джерело: складено та розраховано автором на основі статистичних даних розділу Інвестиційна діяльність // Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» (Звіт про управління). 2020 р., 2017 р. / АТ «Укрзалізниця», 2021 р., 2018 р. С. 90–91, 100–108. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf>

капітальне будівництво було витрачено у фактичних цінах відповідних років 2977,9 млн грн – у 2016 р., 2405,3 млн грн – у 2017 р., 4282,7 млн грн – у 2018 р., 1912,8 млн грн – у 2019 р. та 1816,5 млн грн – у 2020 р. Що становило, відповідно, зменшення частки інвестицій за цим напрямом у відсотках до загального обсягу інвестицій АТ «Укрзалізниця» з 43,2% – у 2016 р. до 21,5% – у 2020 р. або на 21,7 в.п.

На придбання основних засобів було витрачено 1338,8 млн грн – у 2016 р., 3891,0 млн грн – у 2017 р., 6302,0 млн грн – у 2018 р., 3016,2 млн грн – у 2019 р. та 1164,8 млн грн – у 2020 р. Що становило, відповідно, зменшення частки інвестицій за цим напрямом у відсотках до загального обсягу інвестицій АТ «Укрзалізниця» з 19,4% – у 2016 р. до 13,8% – у 2020 р. або на 5,6 в.п. Разом з цим спостерігається збільшення зазначеної частки з 2016-2018 рр. до 37,3% або на 17,9 в.п.

Слід підкреслити, що у 2020 році на зазначені напрями було спрямовано 35,3% всіх капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця». Зокрема, на придбання рухомого складу за період 2016-2020 рр. було витрачено 1118,0 млн грн – у 2016 р., 3357,9 млн грн – у 2017 р., 5571,5 млн грн – у 2018 р., 2447,0 млн грн – у 2019 р. та 797,0 млн грн – у 2020 р.

Також значна частка обсягу капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця» у 2020 році була спрямована на модернізацію та модифікацію основних засобів, а саме 29,5% та на капітальні ремонти – понад 31%. Так, на модернізацію, модифікацію основних засобів було витрачено у фактичних цінах відповідних років 2341,3 млн грн – у 2016 р., 2461,5 млн грн – у 2017 р., 3390,6 млн грн – у 2018 р., 3297,0 млн грн – у 2019 р. та 2488,0 млн грн – у 2020 р. Що становило, відповідно, зменшення частки інвестицій за цим напрямом у відсотках до загального обсягу інвестицій АТ «Укрзалізниця» з 34,0% – у 2016 р. до 29,5% – у 2020 р. або на 4,5 в.п.

У тому числі за зазначений період у модернізацію рухомого складу було спрямовано у фактичних цінах 2071,6 млн грн – у 2016 р., 2171,4 млн грн – у 2017 р., 2887,6 млн грн – у 2018 р., 2902,2 млн грн –

у 2019 р. та 2266,8 млн грн – у 2020 р. Слід також підкреслити, що пріоритетним напрямом інвестиційної діяльності АТ «Укрзалізниця» за зазначений період є оновлення залізничного рухомого складу, зокрема, придбання нового, модернізація наявного парку рухомого складу.

До того ж інвестиції АТ «Укрзалізниця» в локомотивне господарство характеризуються наступними даними, зокрема, у 2020 році загальний обсяг капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця» у локомотивне господарство склав 1587,24 млн грн (без ПДВ). Зазначене фінансування інвестицій було спрямоване на: модернізацію – 1238,38 млн грн, або 68,2% до плану (з них на модернізацію локомотивів – 1236,76 млн грн); капітальний ремонт – 276,13 млн грн, або 111,54% до плану (з них на капітальний ремонт локомотивів спрямовано 246,41 млн грн); механізми та обладнання – 48,65 млн грн, або 118,3% до плану; капітальне будівництво – 6,83 млн грн, або 77% до плану та інші необоротні матеріальні активи – 17,25 млн грн, або 157,5% до плану. Зазначимо, що протягом 2020 року АТ «Укрзалізниця» на виконання поточних та капітальних ремонтів локомотивів (електровози, тепловози, паровози) спрямувало 1926,41 млн грн. Зокрема на модернізацію локомотивів – 1236,76 млн грн.

Щодо фінансування капітальних вкладень, то фінансування інвестицій здійснювалося залізничною компанією виключно згідно із фінансовим планом АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік, який затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.07.2020 № 927-р та пооб'єктними планами капітальних інвестицій [10, с. 100–108]. Слід зазначити, що інвестиційну діяльність залізнична компанія проводить як за рахунок власних коштів, так і шляхом залучення зовнішніх джерел фінансування капітальних інвестицій. Відмітимо, що ефективна інвестиційна політика має вагоме значення для реалізації Стратегії Укрзалізниці, зокрема, актуальної Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки. Велику увагу вітчизняна залізнична компанія приділяє розширенню механізмів залучення інвестицій, підвищенню ефективності інвестицій та організації системи моніторингу інвестиційної діяльності.

Ефективне управління розвитком вітчизняної залізничної компанії передбачає, серед всього комплексу заходів, реалізацію також ефективної інвестиційної політики в зазначеному секторі виробничої транспортної інфраструктури. Зазначимо, що державне регулювання в сфері залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку здійснюють Міністерство інфраструктури України, місцеві Ради народних депутатів, адміністрація та відповідний структурний відділ АТ «Українська залізниця» та інші спеціалізовані уповноважені органи. Наголосимо, що АТ «Українська залізниця» – це державна акціонерна компанія, 100,0% акцій якої знаходиться у державній власності.

Важливим також питанням інвестиційної політики в секторі залізничного транспорту стосовно подальшого розвитку є пошук та оптимізація джерел фінансування інвестицій в основний капітал (капітальних інвестицій). Так, відповідно до діючого законодавства будівництво залізничних вокзалів, залізничних станцій, пасажирських платформ, тунелів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання та упорядкування залізничних шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів та перевезенням вантажів, виконують *за кошти державного та місцевих бюджетів та підприємств транспорту*.

Відповідно до цього, на рис. 1 запропонована та представлена схема системного програмного забезпечення подальшого розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни на сучасному етапі розвитку. Зокрема, наведена нами зазначена схема пропонується до розгляду в контексті запровадження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку залізничної транспортної системи країни з урахуванням процесів пов'язаних з її інтеграцією та зближенням з іншими державами-членами ЄС, а також інвестиційного забезпечення всіх складових розвитку зазначеного сектору виробничої інфраструктури національної економіки.

При цьому розробка зазначених державних програм, на нашу думку, повинна проводитися в рамках чинного нормативно-правового забезпечення розвитку всієї залізничної транспортної інфраструктури України та вдосконаленої, нарешті, єдиною системою управління.

Внаслідок цього, в рамках поставлених пріоритетних завдань мають бути розроблені, відповідно до діючого законодавства, такі державні цільові програми розвитку, як інструмент державної економічної політики, а саме:

- програма науково-технічного розвитку;
- програма кадрового забезпечення роботи залізничної транспортної інфраструктури;
- програма інтеграції вітчизняної залізничної мережі в міжнародну транспортну систему;
- програма інвестиційного забезпечення розвитку залізничної транспортної інфраструктури на інноваційній основі;

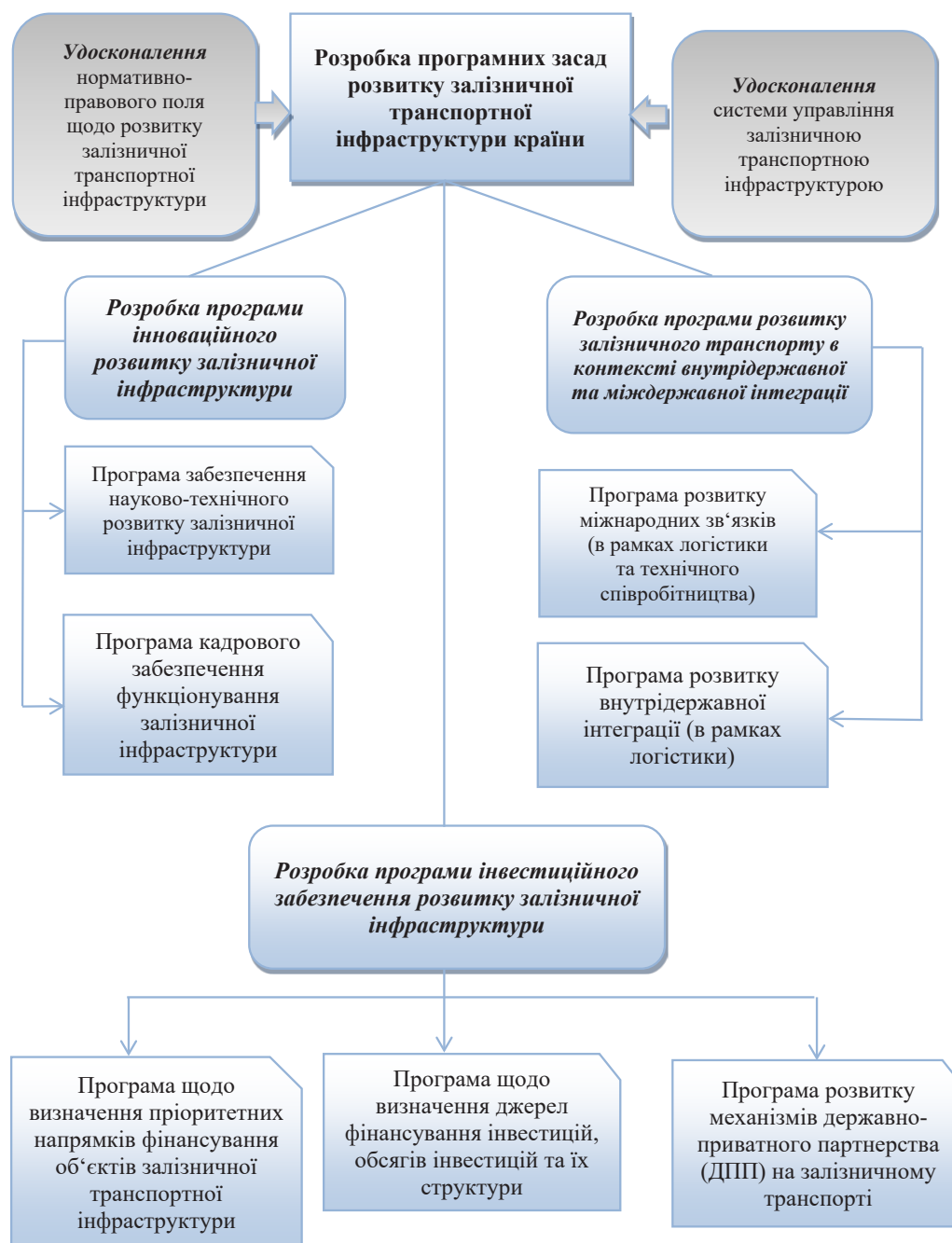


Рис. 1. Схема системного програмного забезпечення щодо розвитку залізничної транспортної інфраструктури України

Джерело: розроблено та систематизовано автором

– програма розвитку механізмів державно-приватного партнерства (ДПП) на залізничному транспорті в країні.

Перелічені вище державні програми необхідно, на нашу думку, закріпити у діючому законодавчому полі шляхом внесення відповідних конкретних змін з метою подальшого їх фінансування та реалізації, зокрема, в рамках державного замовлення. Це передбачає відповідну систему контролю використання фінансових ресурсів за тією чи іншою програмою розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни. Слід підкреслити, що Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки (далі – Стратегія) визначає стратегічні цілі, пріоритети та напрями діяльності акціонерного товариства «Українська залізниця», а також бачення щодо їх впровадження на п'ятирічний період, де серед основних цілей зазначено:

– досягнення та утримання міцної фінансової позиції залізничної компанії, зокрема шляхом активізації необхідних інвестицій в основну діяльність Укрзалізниці [12, с. 29–32].

Висновки. Особливу увагу, на нашу думку, слід приділити в подальшому розробці програми визначення пріоритетних напрямків при виборі об'єктів фінансування залізничної транспортної системи. Таким чином, впливає висновок про те, що запропонована вище схема розробки на системному рівні державних програм щодо розвитку залізничної виробничої інфраструктури країни та їх реалізація мають бути забезпечені відповідними належними обсягами інвестицій в основний капітал зазначеного сектору та суворим контролем за їх цільовим використанням, а також єдиною системою управління цією системоутворюючою транспортною інфраструктурою. Таким чином, розробка та реалізація програмних засад розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни дозволить значно підвищити її конкурентоздатність як всередині країни, так і в порівнянні із закордонними аналогами.

Підсумовуючи все вище викладене, слід сказати, що в умовах формування та запровадження провідними економічно розвинутими країнами світу моделі сервісної економіки у XXI столітті необхідно, зокрема, поступово збільшити частку транспортних послуг у загальному обсязі сфери послуг за рахунок входження економіки України у глобальні ланцюжки виробництва доданої вартості, у тому числі і залізничним транспортом країни, використовуючи її вигідний транзитний потенціал та достатньо потужний потенціал вітчизняного залізничного транспорту країни.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Економіка залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку / Г.Д. Ейтутіс та ін. ; за ред. Г.Д. Ейтутіса, О.М. Кривопішина. Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2014. С. 137–140.
2. Кривопішин О.М., Ейтутіс Г.Д. Господарська діяльність залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку. Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2011. С. 113–130.
3. Засади модернізації виробничої інфраструктури України / Б.З. Піріашвілі та ін. Київ : ДУ «Ін-т екон. та прогнозів. НАН України», 2014. С. 132–158.
4. Никифорок О.І. Модернізація наземних транспортних систем України : монографія. Київ : ДУ «Ін-т екон. та прогнозів. НАН України», 2014. С. 111–130, 268–372.
5. Залізничний транспорт України на порозі реформування / Ю.М. Цветов та ін. Київ : ДЕДУТ, 2008. С. 40–61.
6. Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України : колективна монографія / О.І. Никифорок та ін. ; за ред. О.І. Никифорок. Київ : ДУ «Ін-т екон. та прогнозів. НАН України». 2017. 522 с. URL: <http://ief.org.ua/docs/mg/295.pdf> (дата звернення: 19.01.2023).
7. Транспорт України. 2020 : статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2021. С. 14–15. URL: <https://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 20.01.2023).
8. Корінь В.Л., Кондратюк М.В., Обруч Г.В. Інвестиційне забезпечення розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 249–259.
9. Інтегрований звіт АТ «Укрзаліниця» (Звіт про управління). 2020 р. АТ «Укрзаліниця» : веб-сайт. 2021. С. 13–15. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf> (дата звернення: 03.12.2022).
10. Інтегрований звіт АТ «Укрзаліниця» (Звіт про управління). 2020 р. АТ «Укрзаліниця» : веб-сайт. 2021. С. 100–108. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf> (дата звернення: 09.12.2022).
11. Інтегрований звіт АТ «Укрзаліниця» (Звіт про управління). 2017 р. АТ «Укрзаліниця» : веб-сайт. 2018. С. 90–91. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf>
12. Стратегія АТ «Укрзаліниця» на 2019–2023 роки. АТ «Укрзаліниця» : веб-сайт. 2018. С. 29–32. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents.pdf>
13. Стратегічні пріоритети та сучасні завдання розвитку реального сектора економіки України / відп. ред. Б.М.Данилишин. Черкаси : Брама-Україна, 2007. С. 218–222.
14. Арсланалп С., Борнхорст Ф. и др. Инвестиции в рост. *Финансы & развитие*. 2011. С. 34–37.
15. Данилишин Б.М. Які інвестиції потрібні Україні. *Телеграм-канал Думки Нового Часу* : веб-сайт. URL: www.nv.ua/ukr/opinion

REFERENCES:

1. Eitutis, G.D. Kryvopishin, O.M. Fedorko, I.P. Osovyk, V.M. and Semenyuk, M.S. (2014), *Ekonomika zaliznytsi: istoriia, s'ohodennia, perspektyvy rozvytku* [Railway economy: history, present, development prospects], TOV "Vydavnytstvo "Aspekt-Polihraf", Nizhyn, Ukraine.
2. Eitutis, G.D. Kryvopishin, O.M. (2011), *Hospodars'ka diial'nist' zaliznytsi: istoriia, s'ohodennia, perspektyvy rozvytku*. [Economic activity of the railway: history, present, development prospects], TOV "Vydavnytstvo "Aspekt-Polihraf", Nizhyn, Ukraine.

3. Piriashvili, B.Z. Chirkin, B.P. Nikiforuk, O.I. Karpov, V.M. and other. (2014), *Zasady modernizatsii vyrobnychoi infrastruktury Ukrainy* [Principles of modernization of the production infrastructure of Ukraine], DU "In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy", Kyiv, Ukraine.
4. Nykyforuk, O.I. (2014), *Modernizatsiia nazemnykh transportnykh system Ukrainy: monohrafiia*. [Modernization of land transport systems of Ukraine: monograph], DU "In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy", Kyiv, Ukraine.
5. Tsvetov, Yu.M. Makarenko, M.V. Lashko, A.D. and others. (2008), *Zaliznychnyj transport Ukrainy na porozi reformuvannia* [Railway transport of Ukraine on the threshold of reform], DETUT, Kyiv, Ukraine.
6. Nykyforuk, O.I. Chukaeva, I.K. Lyashenko, O.F. Kudrytskaia, N.V. and other. (2017), *Rozvytok infrastruktury sektoriv iak chynnnyk realizatsii priorytetnykh napriamiv ekonomichnoi polityky Ukrainy* [The development of infrastructure sectors as a factor in the implementation of the priority directions of the economic policy of Ukraine], DU "In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy", Kyiv, Ukraine, 522 p., available at: <http://ief.org.ua/docs/mg/295.pdf>
7. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2021), *Transport Ukrainy 2020: statystychnyj zbirnyk* [Transport of Ukraine. 2020: statistical collection], Kyiv, pp. 14–15, available at: <https://ukrstat.gov.ua>
8. Korin, V.L. Kondratiuk, M.V. and Obruch, H.V. (2018), "Investment support for the development of railway transport of Ukraine", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 62, pp. 249–259.
9. AT "Ukrzaliznytsia": veb-sajt. (2021), "Integrated report of JSC "Ukrzaliznytsia" (Management Report). 2020", pp. 13–15, available at: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf>
10. AT "Ukrzaliznytsia": veb-sajt (2021), "Integrated report of JSC "Ukrzaliznytsia" (Management report) 2020", pp. 100–108, available at: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf>
11. AT "Ukrzaliznytsia" veb-sajt (2018), "Integrated report of JSC "Ukrzaliznytsia" (Management report). 2017", pp. 90–91, available at: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf>
12. AT "Ukrzaliznytsia": veb-sajt (2018), "Strategy of JSC "Ukrzaliznytsia" for 2019–2023", pp. 29–32, available at: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents.pdf>
13. Danylyshyn B.M. (ed.) (2007), *Stratehichni priorytety ta suchasni zavdannia rozvytku real'noho sektora ekonomiky Ukrainy* [Strategic priorities and modern tasks of the development of the real sector of the economy of Ukraine], Cherkasy: Brama-Ukraina, pp. 218–222.
14. Arslanalp, S. Bornhorst, F. and Gupta, S. (2011) "Investments in growth", *Finansy & razvitie*, pp. 34–37.
15. Danylyshyn, B.M. (2021), "What kind of investments does Ukraine need?", *Telegram-kanal Mnenija Novogo Vremeni*, [Online], available at: www.nv.ua/ukr/opinion

УДК 330.322:33.021]:656.2(477)

JEL L92, O29, R42

Піріашвілі Олександр Борисович, кандидат економічних наук, Ph.D. in Economics, старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури, Державна установа «Інститут економіки та прогнозування НАН України». **Основні напрямки інвестиційної політики на залізничному транспорті України.**

Розглядається залізничний транспорт країни як системоутворюючий сектор виробничої інфраструктури. Визначена роль залізничного транспорту, яку сектор відіграє у розвитку економіки. Здійснено аналіз обсягів та структури інвестицій за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» в Україні у 2015–2020 роки. Проаналізовано обсяги інвестицій АТ «Укрзалізниця» та їх структура за основними напрямками у 2016–2020 роки. Визначені положення та пропонується схема програмного забезпечення розвитку залізничного транспорту країни та шляхи їх реалізації в сучасних умовах.

Ключові слова: залізничний транспорт, залізнична транспортна інфраструктура, інвестиційна діяльність, програмне забезпечення, реформування системи.

UDC 330.322:33.021]:656.2(477)

JEL L92, O29, R42

Oleksandr Piriashvili, Candidate of Economic Sciences, Ph.D. in Economics, Senior Researcher Fellow of the Infrastructure Development Department of the State Organization "Institute for Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine". **The main directions of investment policy in railway transport of Ukraine.**

The article considers the railway transport infrastructure of the country as a system-forming sector of the production infrastructure of the national economy. A number of domestic and foreign scientists who research the problems of investment support for the development of the railway transport infrastructure of the country are listed. Problematic issues of investment development of railway transport, which require further research and development in this direction, are singled out. The role of railway transport, which the specified sector plays in the development of the national economy in modern conditions, is defined. The investment activity in railway transport of Ukraine for the period from 2015 to 2020 was analyzed. An analysis of the volume and structure of capital investments by type

of economic activity "Transport, warehousing, postal and courier activity" in Ukraine for the period from 2015 to 2020 was carried out. Private sources of financing investments in the development of the country's railway transport infrastructure in modern conditions are singled out. The influence of the railway transport infrastructure sector of the country on increasing the efficiency of the development of the national economy as a whole at the current stage of development is outlined. Individual infrastructure investment projects in the country's railway transport planned for 2020 are highlighted. The volume of capital investments of the Joint Stock Company "Ukrzaliznytsia" and their structure by main directions for the period 2016–2020 have been analyzed. The assessment of the possibilities of attracting investments in the development of railway transport from various sources of financing is given. The key provisions are defined and the scheme of the system software for the development of the railway transport infrastructure of the country and the ways of their implementation in modern conditions are proposed.

Key words: railway transport, railway transport infrastructure, investment activity, software, system reform.