

УДК 330.322:656.07

**ІНВЕСТИЦІЙНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РОЗБУДОВИ
КОНКУРЕНТНОГО РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**INVESTMENT COOPERATION OF RAILWAY TRANSPORT
ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT A
COMPETITIVE RAILWAY TRANSPORT MARKET**

докт. екон. наук Н. Г. Панченко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D. Sc. (Econ.) N. G. Panchenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Практика управління АТ «Укрзалізниця» як державного монополіста на ринку залізничних перевезень наразі характеризується систематичним невиконанням запланованих капітальних інвестицій і загалом низькою ефективністю інвестиційної діяльності. Деструктивний вплив цих факторів поряд із падінням обсягів перевезень залізничним транспортом і посиленням фінансово-економічної кризи в галузі призвів до вкрай загрозливого технічного стану залізничної інфраструктури та рухомого складу для безпеки перевезень і, як наслідок, зумовив значне зниження перевізного потенціалу залізниць та скорочення резервів їх пропускної здатності. Відновлення втраченого потенціалу і забезпечення стабільного розвитку АТ «Укрзалізниця» потребує завершення реформ і створення конкурентного ринку послуг залізничного транспорту, що сприятиме розбудові інституту локальних перевізників на ринку залізничних перевезень і генеруванню додаткових інвестиційних потоків у галузь.

Попри загалом позитивну динаміку нарощення обсягів інвестиційних вкладень АТ «Укрзалізниця» за період 2014-2019 рр., що збільшилися з 3508,2 млн грн до 10412,4 млн грн, наразі залізнична галузь відчуває значний інвестиційний голод, зумовлений тривалим нехтуванням потреб залізничного транспорту в належному інвестиційному забезпеченні його розвитку. Однак навіть попри це, у цілому в галузі зберігається тенденція невиконання плану з капітального інвестування. Відтак у 2017 р. та 2018 р. виконання плану з інвестицій складало близько 70 %, а у 2019 р. – близько 40 % (при загалом скороченні запланованого обсягу капітальних інвестицій на 26 % порівняно з 2018 р.). Щорічні інвестиційні потреби на утримання залізничної інфраструктури і забезпечення її подальшого розвитку оцінюють приблизно в 108 млрд грн, залучення яких дозволить відновити

технічні можливості базової залізничної мережі, провести роботи з реконструкції і поетапно забезпечити її цифровізацію. Не менш масштабними є потреби і в оновленні та модернізації рухомого складу, особливо в частині покращення стану локомотивного парку, інвестиції в який протягом наступних п'яти років оцінюються у 73 млрд грн. Ситуація з парком вантажних вагонів є менш критичною, зважаючи на дерегуляцію вагонної складової тарифу на перевезення і відкриття бізнес-сегменту надання в користування вагонів для приватних операторів. Щодо стану пасажирського рухомого складу, слід вказати, що ситуація є доволі скрутною і покращення існуючого становища залежить від позиції держави та виконання нею законодавчо закріплених обов'язків щодо оновлення та модернізації парку пасажирських локомотивів та вагонів.

Як свідчить світовий досвід реформування залізничного транспорту, залізницям інших країн вдалося успішно подолати системну кризу в галузі завдяки корінній зміні принципів управління залізничною компанією, активній підтримці реформ з боку держави і плідній співпраці національної залізниці з приватним бізнесом. Зважаючи на масштабність інвестиційних потреб залізничної галузі і значний термін окупності вкладених інвестицій, АТ «Укрзалізниця» самостійно вкрай складно забезпечити утримання залізничної інфраструктури та рухомого складу в належному експлуатаційному стані, що актуалізує доцільність поглиблення співпраці національного перевізника та інших підприємств залізничного транспорту. Зокрема наразі найбільш перспективним для співпраці АТ «Укрзалізниця» і бізнес-суб'єктів є ринок послуг вантажних перевезень, а саме надання в користування вагонів. Показового характеру в цьому сенсі набувають темпи зростання приватного парку вантажних вагонів, нарощення якого відбувається більш інтенсивно, ніж аналогічного сектору національного перевізника АТ «Укрзалізниця».

Стратегічної значущості набуває співпраця АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів і в напрямі оперування тяговим рухомим складом. У випадку успішної реалізації пілотного проєкту щодо допуску приватних локомотивів на залізничну мережу і прийняття оновленого Закону України «Про залізничний транспорт» та супутніх нормативно-правових актів, на ринку залізничних перевезень з'являться приватні власники тягового рухомого складу. Наразі співпраця АТ «Укрзалізниця» і бізнесу може бути реалізована за такими напрямками як участь бізнесу в модернізації та оновленні одиниць тягового рухомого складу з правом першочергового доступу до їх використання; передача приватних локомотивів на умовах лізингу АТ «Укрзалізниця» з можливістю гарантування своєчасного та повноцінного перевезення вантажу відповідних бізнес-суб'єктів тощо.

Таким чином, інвестиційна співпраця підприємств залізничного транспорту в умовах розбудови конкурентного ринку залізничних

перевезень має значний потенціал, що може бути реалізований за напрямками надання в користування вантажних вагонів і оперування тяговим рухомим складом, виготовлення, проведення ремонту та сервісного обслуговування рухомого складу, а також реалізації спільних інвестиційних проєктів щодо розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури. У свою чергу, державою для активізації такого роду співпраці мають бути реалізовані кроки щодо визначення механізму фінансування пасажирських перевезень і мінімізації соціального навантаження на АТ «Укрзалізниця», зокрема забезпечення повноцінного субсидювання перевезень пільгових категорій населення, щорічного виділення бюджетних коштів на фінансування утримання залізничної інфраструктури в належному стані, а також безпосередньо формування належного нормативно-правового базису розбудови плідних відносин АТ «Укрзалізниця» і приватних компаній на ринку послуг залізничного транспорту.

УДК 656.352/354

**ВПЛИВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА РОЗВИТОК
ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

**THE INFLUENCE OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP ON THE
DEVELOPMENT OF PORT INFRASTRUCTURE**

В.Л. Ромах

Одеський національний морський університет (м. Одеса)

V.L. Romakh

Odessa National Maritime University (Odessa)

Розвиток вітчизняних портів, як важливого елементу реалізації транспортних комунікацій, повинен спиратися на світовий досвід з урахуванням сучасних вітчизняних особливостей.

В рамках переходу до більш сучасної моделі управління портами «порт-лендлорд», адаптованої під Українські реалії [1, 2], у грудні 2019 року наглядовою радою АМПУ схвалена концепція Корпоративної стратегії підприємства до 2025 року [3].

Серед нагальних причин розробки концепції є не тільки найвищі портові збори в регіоні, але й обмеженість земельних ділянок (доступних для подальшого розвитку) в морських портах, значна кількість застарілих об'єктів портової інфраструктури та обладнання.