

**Омельченко Т. М.**

*Українська державна академія залізничного транспорту*

## **СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ У РОЗРІЗІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якого є необхідною умовою стабілізації економіки, розвитку зовнішньоторговельної діяльності, задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

Інноваційний розвиток транспортної галузі країни в контексті нової моделі розвитку повинен забезпечити створення фундаментальної інноваційної бази для утвердження України як високо розвинутої транспортної і транзитної держави з конкурентоспроможним залізничним транспортом, здатною на рівноправну інтеграцію в європейський та світовий транспортний процес.

На сучасному етапі розвитку залізничної галузі мають місце як стримуючі, так і стимулюючі фактори розвитку. Стримуючими факторами розвитку залізничної галузі залишаються техніко-технологічна відсталість, невпорядкованість інвестиційно-інноваційних процесів та недостатній рівень послуг, що надає галузь. Стимулюючими факторами є: життєва необхідність у населення та зростання попиту на послуги, що надає залізничний транспорт, в країні і світі.

Оцінюючи сучасний стан залізничної галузі, важливо визначити слабкі та сильні сторони розвитку, що є передумовою побудови нової інвестиційно-інноваційної стратегії, та можливі ризики, а саме: зменшення обсягу попиту на транспортні послуги; значний вплив транспортної політики держав, що здійснюють транзит товарів територією України; введення обмежень дії норм Закону України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України”.

Визначальною умовою розвитку залізничної галузі є цілеспрямована інвестиційна діяльність. Через низьку інвестиційну активність іноземних компаній, нерівномірний розподіл інвестиційних надходжень і високий рівень потреби у залученні капіталу, особливої актуальності набуває питання визначення пріоритетів інвестиційної діяльності та вибору її найефективніших напрямів. Через недостатність власних коштів прогресує тенденція фізичного зносу основних фондів і, в першу чергу, рухомого складу. Майже 45 % рухомого складу відпрацювали нормативний термін експлуатації. Поповнення новими вагонами, через брак необхідних коштів значно відстає від темпів виключення вагонів та росту обсягів перевезень. Необхідні додаткові інвестиції для можливості оновлення парку пасажирських вагонів.

При щорічній потребі на оновлення рухомого складу в обсязі 7 млрд грн. фактично вкладається близько 2 млрд грн. власних коштів, що становить лише третину від потреби. Однак бюджетні кошти на придбання пасажирських вагонів протягом останніх років не виділялись. За даними Держкомстату України, дефіцит пасажирських вагонів становить понад 3 тис. одиниць, отже потреба у бюджетному фінансуванні для придбання пасажирських вагонів становить понад 500 млн грн.

Не сприяє вирішенню проблем і державна тарифно-цінова політика. На сьогоднішній день рівень вітчизняних залізничних тарифів на перевезення залишається

---

---

---

---

найнижчим у Європі. Пасажирські перевезення для залізниць є збитковими. Отже, необхідно підвищити тарифи на внутрішньодержавні та на приміські перевезення.

До основних напрямів щодо вкладення інвестицій, в першу чергу, слід віднести:

- оновлення рухомого складу залізничного транспорту;
- впровадження нових технологій, спрямованих на забезпечення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг;
- вдосконалення нормативно-правової бази транспорту у сфері інноваційної діяльності.

Отже, економічне зростання залізничної галузі і країни в цілому абсолютно неможливе без розв'язання проблеми збільшення обсягу інвестицій – від створення сприятливого інвестиційного клімату до вибору пріоритетних напрямків інвестування.

*УДК 656*

***Паткевич Н. О.***

*Державний економіко-технологічний університет транспорту*

## **РОЗВИТОК ЛІЗИНГУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

**Изношенность основных фондов на железнодорожном транспорте достигает критических пределов, именно поэтому появление на нашем рынке услуги лизинга поможет решить проблему обновления и модернизации железнодорожных вагонов и локомотивов.**

На сьогоднішній день ринок залізничного лізингу не є достатньо розвинутим. Можливо, що поштовхом для його розвитку буде реформування галузі. Зокрема, російський досвід свідчить, що обсяги лізингових операцій після створення акціонерної компанії різко збільшилися.

Цікаво, що на цей процес вплинули зміни у законодавстві, які, зокрема, дозволили суттєво збільшити норми та зменшити терміни амортизації на залізничну техніку та обладнання. Позитивним для розвитку лізингу також було значне покращення ситуації в країні з умовами кредитування інвестиційних проектів. Зокрема, у лізингових компаній з'явилась можливість фінансувати довгострокові контракти за рахунок банківських кредитів та власних коштів. Враховуючи значний обсяг зношення основних засобів залізничного транспорту, потребу у збільшенні обсягів перевезень, з'явився великий попит зі сторони перевізників, що в кінцевому рахунку збільшило рівень ліквідності залізничного майна, яке передавалося у лізинг. Крім того, стали зрозумілими переваги лізингу порівняно з тривіальними схемами отримання та оновлення основних фондів.

Для розвитку ринку лізингових послуг важливою передумовою є наявність конкуренції. Лізингодателі повинні активно змагатися – хто запропонує клієнтам найбільш сприятливі умови фінансування лізингового проекту, що зрештою впливає на ціну послуги лізингу. Позитивним фактором для

---

---