

інвестицій потребує реформування системи державних фінансів та скорочення обсягів дефіциту державного бюджету. Перспективи підвищення частки банківського кредиту у структурі джерел фінансування інвестицій залежать, перш за все, від зниження вартості ресурсів, залучених банківською системою країни. Саме ці заходи повинні сприяти зростанню масштабів фінансового потенціалу інвестиційної діяльності.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна політика стабілізації фінансів підприємств: монографія / [А.І.Даниленко, В.В.Зимовець, О.М.Кошик та ін.] ; за ред. чл.-кор. НАН України А.І.Даниленка ; НАН України ; Ін-т екон. та прогноз. – К., 2011. – 452 с.

2. Фінансовий механізм структурної модернізації економіки України: [монографія/ [За ред. С. В. Онишко, В. М. Унінець-Ходаківської]. – Ірпінь: Видавництво Національного університету ДПС України, 2013. – 606 с.

3. Романишин В. О. Ринок боргових зобов'язань як альтернативне джерело фінансування підприємств в Україні / В. О.

Романишин, О. В. Булавинець // Фінанси України. – 2014. - № 11. – С. 116–124.

4. Новий курс: реформи в Україні. 2010–2015. Національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.]. – К.: НВЦ НБУВ, 2010. – 232 с.

5. Карчева Г.Т. Ефективність функціонування та перспективи розвитку банківської системи України / Г.Т. Карчева ; НАН України, Ін-т екон. та прогноз. – К., 2012. – 520 с

6. Деньги, кредит, банки: учебник / под ред. О.И. Лаврушина. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2000. – С. 215.

7. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2015 році». – К. : НІСД, 2015. – 684 с.

8. Фінансова політика інвестиційно-інноваційного розвитку України: моногр. / за ред. В. Г. Дем'янишина. – Тернопіль: ТНЕУ, 2014. – 464 с.

9. Непран А. В. Формування та використання фінансового потенціалу інвестиційної діяльності в Україні / А. В. Непран // Фінанси України. – 2016. – № 9. – С. 111–127.

УДК 330.322:658.5

## ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО ОНОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

*В статті розкрито механізм інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту, який базується на триєдності процесного, ресурсного та системного підходів, формуванні інвестиційного фонду розвитку ПАТ «Українська залізниця», визначенні процедури фінансової взаємодії суб'єктів механізму, алгоритму інвестування, що дозволить визначити схему інвестиційного забезпечення інноваційних проектів техніко-технологічного оновлення як підприємств, так і залізничного транспорту в цілому.*

*Ключові слова: інвестиційне забезпечення, підприємства залізничного транспорту, техніко-технологічне оновлення, інновації, інвестиції.*

## ИНВЕСТИЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБНОВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Соломников И.В., аспирант (УкрДУЗТ)*

*В статье раскрыт механизм инвестиционного обеспечения технико-технологического обновления предприятий железнодорожного транспорта, основанный на триединстве процессного, ресурсного и системного подходов, формировании инвестиционного фонда развития ПАО «Украинская железная дорога», определении процедуры финансового взаимодействия субъектов механизма, алгоритма инвестирования, что позволит определить схему инвестиционного обеспечения инновационных проектов технико-технологического обновления как предприятий, так и железнодорожного транспорта в целом.*

*Ключевые слова: инвестиционное обеспечение, предприятия железнодорожного транспорта, технико-технологическое обновление, инновации, инвестиции.*

## INVESTMENT PROVIDING TECHNOLOGICAL AND TECHNOLOGICAL UPGRADE OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

*Solomnikov I.V., graduate student (USURT)*

*In the article the mechanism of investment support of technical and technological updating of enterprises of railway transport is disclosed. The proposed mechanism of investment support for the technical and technological updating of rail transport enterprises is based on the triadity of process, resource and system approaches, the formation of the investment fund for the development of PJSC "Ukrainian Railways", the definition of the procedure for financial interactions of the entities of the mechanism, the investment algorithm that will determine the procedure for the coordination of financial- economic and institutional relations on the formation and use of investment resources in order to achieve continuously Innovation cycles and investment support schemes for innovative projects for technical and technological upgrading of both enterprises and railways in general.*

*Key words: investment support, railway transport enterprises, technical and technological updating, innovations, investments.*

**Постановка проблеми.** Основними проблемами інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту є недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі, низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам. Потреба в коштах, необхідних для виконання секторальної політики складає приблизно 20-30 млрд. грн. щорічно: на оновлення рухомого складу – 15-20 млрд. грн.; на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, рухомого складу – 4-6 млрд. грн.; на реалізацію

інвестиційних проектів – близько 2 млрд. грн. Відповідно до плану інвестиційних витрат капітальні вкладення на придбання рухомого складу, модернізацію та придбання матеріальних та нематеріальних активів в 2018 році складуть 36257322 тис.грн [1].

На сьогодні, основними джерелами фінансування інвестицій на залізничному транспорті є власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування); кошти державного і місцевого бюджетів, які можуть надаватися на зворотній та незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотка за наданими кредитами; кошти позабюджетних фондів; кредити банків та інших фінансових установ; облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів; лізинг. Проте впровадження проектів техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту потребує формування механізму інвестиційного забезпечення їх реалізації.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених питань.** Дослідженням інвестиційної діяльності на залізничному транспорті, проблемам залучення інвестицій, підвищенню інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту присвячено роботи таких вчених як Г.Бойко, М.Мелешко, О.Головня, Г.С.Григор'єв, В.Л.Дикань, О.В.Дикань, Л.Л.Калініченко, О.Г.Кірдіна, Є.М.Сич, В.П.Ільчук, Є.В.Талавіра, І.В.Токмакова, О.О.Дараган та ін.[2-11]. Однак, впровадження техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту потребує більш глибокого дослідження положень забезпечення інвестиційної діяльності на транспорті та формування механізму інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту, що і обумовило мету даної статті.

### Виклад основного матеріалу.

Інвестиційне забезпечення інноваційних процесів, виступаючи одним із значущих каналів руху грошових потоків в інноваційній сфері, характеризує здатність фінансової системи сформуванню такі економічні відносини між суб'єктами відтворювального процесу з приводу руху фінансових ресурсів, які забезпечать процес техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту на основі формування механізму інвестиційного забезпечення процесу техніко-технологічного оновлення.

Дащенко Н.І. [12] пропонує організаційно-економічним механізмом інвестиційного забезпечення технологічного оновлення інноваційно-орієнтованих промислових підприємств визначати як системну сукупність важелів і методів організаційного і економічного характеру, які впливають на забезпечення потреб підприємства в інвестиційних ресурсах на технологічне оновлення на стратегічному та тактичному рівнях управління, що сприяє посиленню технологічної конкурентоспроможності та ефективності діяльності підприємства в цілому. Його структуру утворюють підсистеми економічної та організаційної складових, зв'язкам яких притаманна риса деструктивності – зміна однієї підсистеми змінює весь механізм.

Казаков В.В. [13] пропонує механізм фінансування, який являє собою багаторівневу ієрархічну систему основних взаємопов'язаних елементів та їх типових груп (суб'єкти, об'єкти, принципи, методи і інструменти і т. п.), а також способів їх взаємодії, включаючи інтеграцію і дезінтеграцію, в результаті яких гармонізуються економічні відносини (інтереси) держави, власників (учасників), кредиторів і персоналу, включаючи представників корпоративного сектора та споживача результатів інноваційної діяльності.

Слід зазначити, що механізм

інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту та інноваційних процесів виступає регулятором, що задає напрямки руху і пропорції розподілу інвестиційних ресурсів і створює основу для переходу підприємства від рентоорієнтованого до інноваційно-орієнтованого типу. Як складова частина інноваційних процесів механізм інвестиційного забезпечення налаштований на виконання, по-перше, традиційних процесних функцій: аналітичної, консолідуючої і регулюючої, інвестиційної, контрольної; по - друге, специфічної - когнітивно-компетентісної, яка розкриває вимоги активізації інтелектуального капіталу.

Механізм інвестиційного забезпечення пропонуємо розглядати в триєдності процесного, ресурсного та системного підходів:

як процес - результативний за умови виконання принципу управління численними і взаємопов'язаними процесами акумуляції та використання інвестиційних ресурсів;

як інструмент - реалізується на базі принципу інституційної взаємодії учасників;

як система - ефективний при дотриманні принципу фінансування інноваційної діяльності в формі двоєдиного завдання: збільшення фінансових потоків, вдосконалення інституційних реформ.

Таким чином, механізм інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення будемо розуміти як специфічну сукупність ресурсів, станів і процесів, що визначають порядок узгодження фінансово-економічних та інституційних відносин з приводу формування і використання інвестиційних ресурсів з метою досягнення безперервності інноваційних циклів, за допомогою формування збалансованої системи задоволення потреб в інвестиціях інноваційно-

активних підприємств залізничного транспорту.

У структурі механізму інвестиційного забезпечення інноваційних процесів техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту (функціонування Інжиніринго-маркетингового центру інноваційних технологій, інноваційна діяльність на підприємствах залізничного транспорту) містяться дві бази:

- функціональна - система фінансування інноваційних процесів, що відображає контур і форми руху (акумулявання і розподіл) інвестиційних та фінансових ресурсів в процесі задоволення потреб суб'єктів інноваційної діяльності в інвестиціях-інноваційне фінансування у вузькому сенсі;

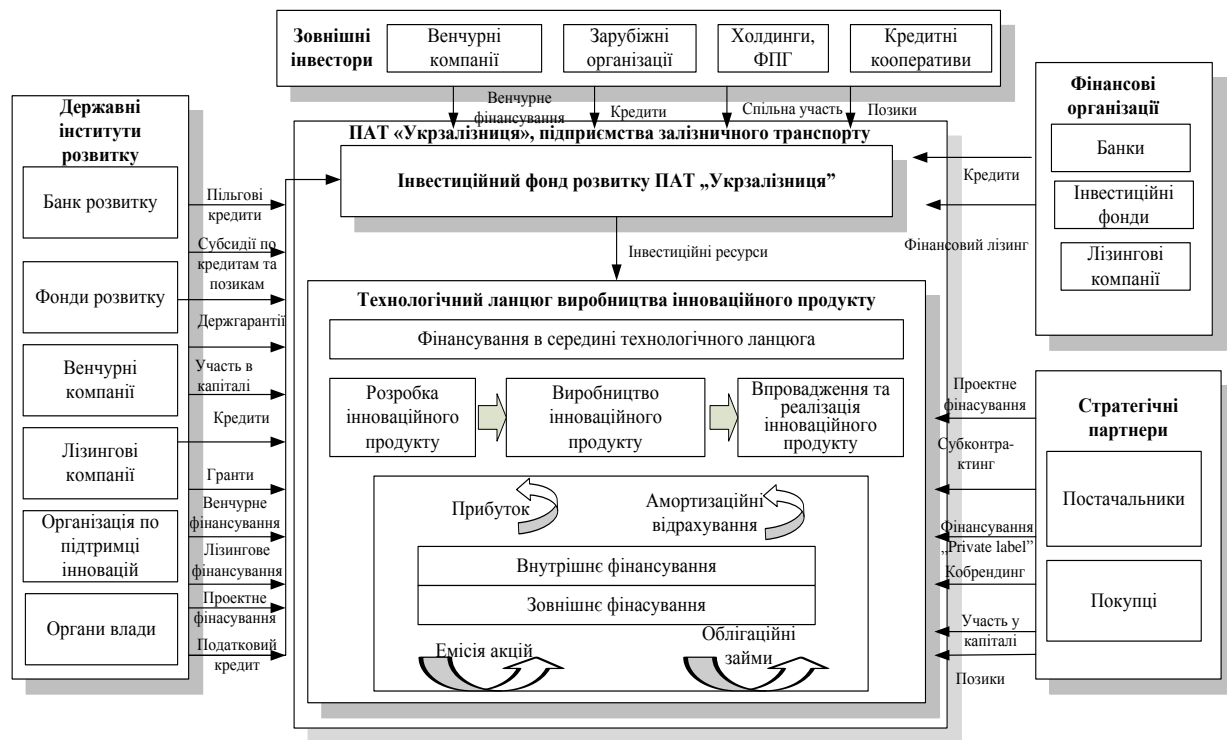
- інституціональна, яка розкриває закономірності руху інвестиційних та інформаційних потоків - система фінансування інноваційних процесів як сукупність опосередкованого фінансування інноваційних процесів інститутами країни, провідним з яких є держава, що регулює порядок формування я і використання інвестиційних ресурсів, формує нормативне, правове і інформаційно-аналітичне забезпечення – інноваційне фінансування в широкому сенсі.

Процедура фінансової взаємодії суб'єктів механізму інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення представлена на рис 1.

Фінансовий механізм обов'язково включає в себе узгоджену систему цілей, критеріїв і умов (в тому числі ресурсних), і базується на [14, с. 185]:

- інформаційній підтримці;  
- конкретних правилах фінансової, інформаційної і технологічної взаємодії учасників техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту;  
- методах формування керуючих параметрів (важелів: планів, цін, нормативів);

- методах фінансового і обмеження діяльності суб'єктів оперативного управління; господарювання.
- адміністративних і фінансових



*Рис 1. Процедура фінансової взаємодії суб'єктів механізму інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення (авторська розробка)*

Механізм визначає набір організаційних, правових, економічних, фінансових правил, що регламентують систему управління фінансовими відносинами учасників техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту з зовнішнім середовищем і всередині них, між собою.

Також формує систему управління фінансовими відносинами учасників техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту через фінансові важелі за допомогою фінансових методів і до її елементів відносити: фінансові відносини; фінансові важелі; фінансові методи; правове, інформаційне і методичне забезпечення процесу управління.

Фінансові методи і фінансові важелі являють собою функціональну

керуючу підсистему або науково-практичний інструментарій механізму, а організаційно-технологічне, нормативно-правове, інформаційно-аналітичне забезпечення являють собою забезпечуючу підсистему механізму.

Суб'єктами, що здійснюють фінансування інновацій, є державні організації та органи влади, фінансові і кредитні організації, зовнішні інвестори і стратегічні партнери. В умовах обмеженої доступності кредитних ресурсів особливої актуальності набувають не зв'язані з державними та комерційними фінансовими організаціями інструменти, а саме фінансування, що отримується виробничими інноваційно-активними підприємствами від стратегічних партнерів: субконтрактинг, фінансування «private label», кобрендинг, проектне

фінансування, участь в капіталі, позики. На нашу думку, здійснення фінансування інновацій зазначеним суб'єктами повинно відбуватися на основі їх участі в інвестиційному фонді розвитку ПАТ «Українська залізниця».

До основних стратегічних партнерів інноваційно-активних підприємств відносяться їхні

постачальники і покупці - підприємства та організації, безпосередньо зацікавлені в тих нових продуктах і технологіях, які повинні з'явитися в результаті впровадження інноваційних проектів.

Алгоритм фінансування техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту представлений на рис.2.

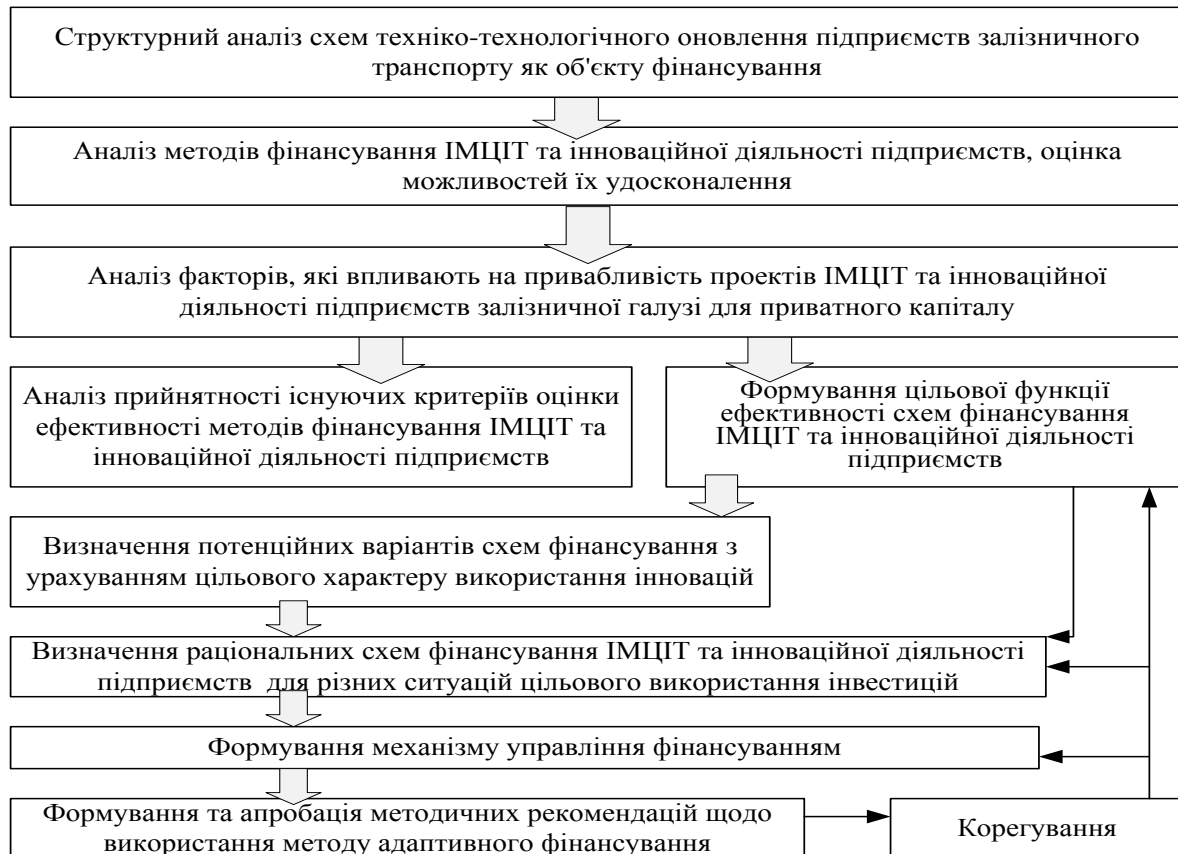


Рис. 2 - Алгоритм фінансування техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту

Запропонований алгоритм базується на пошуку раціональних джерел фінансування проектів Інжинірингово-маркетингового центру інноваційних технологій (ІМЦІТ) та інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту з урахуванням варіантів використання джерел та умов залучення приватного капіталу. В якості основних джерел фінансування проектів ІМЦІТ та інноваційної діяльності підприємств можуть виступати підприємства, великі

корпорації, інноваційні фірми, держава, інвестиційні фонди, фонди інноваційного розвитку, фізичні особи і т.д., які беруть участь в господарському процесі і сприяють розвитку інноваційної діяльності ПАТ «Укрзалізниця».

Як зазначалось вище, інвестиційне забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту, залучення та раціональне використання інвестиційних ресурсів пропонуємо здійснювати на основі

формування інвестиційного фонду розвитку ПАТ «Українська залізниця». Основним завданням зазначеного фонду є накопичення фінансових ресурсів з боку держави, підприємств залізничного транспорту, приватних інвесторів, які проектній основі будуть направлені на реалізації інноваційно-інвестиційних проектів техніко-технологічного оновлення як підприємств, так і залізничного транспорту в цілому. Накопичені кошти будуть знаходитися на рахунках фонду та повинні використовуватися згідно цільового призначення з максимальною безпекою та рентабельністю.

Основним органом управління інвестиційного фонду розвитку ПАТ «Українська залізниця» є Рада правління, яка повинна виконувати контроль за діяльністю та фінансовою стабільністю інституту, дотримання основної мети його функціонування. До складу Ради доцільно включити представників Міністерства інфраструктури, які представлятимуть державу, представників ПАТ «Українська залізниця» та ведучих фахівців в галузі розвитку транспортної системи [15]. Основними функціями Ради правління є:

- затвердження кошторису витрат фонду;
- затвердження стратегії розвитку фонду, річний план діяльності;
- затвердження щорічного інвестиційного плану;
- формування та затвердження інвестиційної політики фонду;
- забезпечення контролю за оприлюдненням інформації про діяльність фонду;
- забезпечення контролю за якістю виконання інвестиційних проектів.

В підпорядкуванні Ради правління знаходиться Виконавчий департамент та Ревізійна комісія.

Діяльність Виконавчого департаменту направлена на управління поточною діяльністю інституту. До основних завдань слід віднести:

- здійснення управління ресурсами фонду;
- визначення моделі розподілу інвестицій;
- прийняття рішень про розміщення активів та інвестування коштів фонду відповідно до інвестиційного плану;
- організація конкурсів інвестиційних проектів, визначення пріоритетних;
- визначення структури фонду.

Ревізійна комісія виконує роль контрольного органу фонду. Вона слідкує за виконанням пріоритетних проектів, надає Виконавчому департаменту та Раді правління інформацію про якість виконання відкритих інвестиційних проектів, формує базу даних щодо якості виконання техніко-технологічних інноваційних проектів, які брали участь у попередніх конкурсах, що дозволить контролювати ефективність використання фінансових ресурсів фонду.

На початковому етапі становлення інвестиційного фонду, його функціонування повинно базуватися на проектному принципі, який передбачає максимально можливу адресну підтримку. Виконавчий департамент, в установленому законодавчому порядку, організовує конкурси, на які подаються заявки щодо інвестування проектів розвитку. На основі поданих заявок формується Інформаційний фонд проектів.

Слід зазначити, що Інформаційний фонд також повинен містити базу даних з проектів попередніх конкурсів, характеристику підприємств України, в аспекті якості реалізації проектів.

Важливе місце в функціонуванні фонду інвестування, в системі розподілу інвестицій займає відділ досліджень можливостей підприємств. Основним завданням відділу є визначення потенціалу підприємств в аспекті в якій реалізації інвестиційного проекту, з урахуванням досвіду реалізації попередніх проектів. На основі результатів

досліджень відділ проводить попередній відбір проектів.

Наступним етапом в процесі розподілу інвестицій є оптимізація проектів і обсягів фінансування відповідно до вибраної моделі фінансування. Після оптимізації виконавчий департамент проводить кінцевий відбір проектів, які подаються на розгляд Раді правління. Рада правління, визначивши перелік пріоритетних проектів, вносить в кошторис витрат розмір інвестицій, необхідних для реалізації зазначених проектів.

**Висновок.** Таким чином, запропонований механізм інвестиційного забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту базується на триєдності процесного, ресурсного та системного підходів, формуванні інвестиційного фонду розвитку ПАТ «Українська залізниця», визначенні процедури фінансової взаємодії суб'єктів механізму, алгоритму інвестування, що дозволить визначити порядок узгодження фінансово-економічних та інституційних відносин з приводу формування і використання інвестиційних ресурсів з метою досягнення безперервності інноваційних циклів та схему інвестиційного забезпечення інноваційних проектів техніко-технологічного оновлення як підприємств, так і залізничного транспорту в цілому.

#### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Стратегія розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/448552/](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/448552/)

2. Бойко Г. Особливості залучення інвестицій для реалізації енергозберігаючих проектів на підприємствах залізничного транспорту України. Частина I / Г. Бойко, М. Мелешко // Українські залізниці. - 2015. -

№ 9-10. - С. 60-64. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ukrzal\\_2015\\_9-10\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ukrzal_2015_9-10_20)

3. Головня О. Фінансове забезпечення оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / О.Головня. – Режим доступу: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&Image\\_file\\_name=PDF/Znpdetut\\_eiu\\_2012\\_21-22\(2\)\\_4.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Znpdetut_eiu_2012_21-22(2)_4.pdf)

4. Григор'єв Г. С. Формування інвестиційної стратегії розвитку залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / Г. С.Григор'єв. – Режим доступу: [http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/4006/Hryhoriev\\_Formuvannia.pdf](http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/4006/Hryhoriev_Formuvannia.pdf)

5. Дикань В. Л. Подходы к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В. Л. Дикань, Ю. А. Рыжова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 55-59.

6. Дикань О. В. Модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту України / О. В.Дикань // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2016. - Випуск 7. – Ч. 1. – С. 125-130

7. Калініченко Л.Л. Вирішення інвестиційної проблеми інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту / Л.Л. Калініченко // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – Випуск 236, Т. 2. – С. 222 – 227.

8. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: [Монографія]. / О.Г.Кірдіна - Х:УкрДАЗТ, 2011- с. 311-312.



9. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К. : Логос, 2002. – 256 с. 7
10. Талавіра Є. В. Організаційно-економічні фактори впливу та принципи інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів [Електронний ресурс] / Є. В. Талавіра // Ефективна економіка. – 2013. - № 2. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua>
11. Токмакова І.В. Сутність та підходи до формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту / І.В. Токмакова, О.О. Дараган // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №43. – С. 189-193.
12. Дашенко Н.І. Інвестиційне забезпечення технологічного оновлення інноваційно-орієнтованих промислових підприємств: структурно-логічна модель та обмеження його організаційно-економічного механізму структурно-логічна модель та обмеження його організаційно-економічного механізму [Електронний ресурс] / Н. М. Дашенко // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2016. – № 4 (26). – С. 184-189. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2016/n4.html>
13. Казаков В.В. Организационно-финансовый механизм формирования и реализации инновационной политики экономических систем [Електронний ресурс] / Казаков В.В. – Режим доступу: <https://elibrary.ru/item.asp?id=18046939>
14. Никонова Я.И. Инновационная политика в системе государственного регулирования устойчивого развития. / Я.И. Никонова . - Новосибирск : Изд-во НГТУ, 2010. - 260 с.
15. Соломніков І. В. Інвестиційне забезпечення техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту // Шоста всеукраїнська науково-практична конференція «Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання» (Харків, 17 листопада 2016р.). - Тези доповідей. – Харків: Національна академія національної гвардії України, 2016. – С. 259- 260