

УДК 330.322

*Євген Сич*  
*Валерій Ільчук*

## **СПЕЦІАЛЬНИЙ РЕЖИМ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЯК УМОВА ПРІОРИТЕТНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*У статті проведений короткий огляд економічного стану залізничного транспорту та показана необхідність термінового введення спеціального режиму інвестиційної діяльності для відновлення, стабілізації та піднесення економіки галузі*

*Визначені мета, завдання та особливості спеціального режиму інвестиційної діяльності на залізничному транспорті.*

Залізничний транспорт складає основу транспортної системи України і призначений забезпечити функціонування та розвиток всіх галузей економіки, вирішувати стратегічні завдання як економічного, так і оборонного характеру, тобто є тією галуззю, яка повинна мати пріоритетний розвиток.

Сьогодні залізничний транспорт знаходиться в кризовому стані. Всі підприємства потребують термінової реконструкції, модернізації, технічного та технологічного переоснащення. На залізницях України, де мало місце систематичне недопостачання рухомого складу, експлуатується велика кількість застарілих або зношених технічних засобів та рухомого складу. В останні роки вагонний парк майже не оновлювався. За потреби 10 тисяч пасажирських вагонів в наявності є тільки 7,8 тис. одиниць, з яких чверть мають бути списані вже сьогодні [1]. У локомотивному парку значна частина електровозів та тепловозів не тільки морально, але й фізично зношені повністю. Майже всі вантажні вагони по своїй конструкції та фізичному стану не відповідають новим умовам експлуатації. Колійне господарство за технічним станом є однією із

найбільш ненадійних ланок в технологічному процесі перевезень, має значний знос (до 90%) і знаходиться в критичному стані. З припиненням постачання пасажирських вагонів та електровозів із-за кордону, технічний стан рухомого складу різко погіршується. Такий стан виробничого апарату залізниць може призвести до зупинки всього залізнично-транспортного комплексу. Галузь перебуває в критичному стані, що стримує розвиток не тільки ринкових відносин, але й економіки в цілому.

Внаслідок відсутності інвестицій та нестачі обігових коштів на підприємствах залізничного транспорту припинилось відновлення їх основних фондів, майже вдвоє зменшилися обсяги ремонтних робіт, під загрозою реалізації програма створення вітчизняних електровозів на НПО "ДЕВЗ" у м.Дніпропетровську та ХК "Луганськтепловоз", вітчизняного пасажирського вагона на ВАТ "Крюківський вагонобудівний завод" та Дніпропетровському вагоноремонтному заводі. І все це за умов, коли країна має потужний науковий і виробничий потенціал: всесвітньо відомі інсти-

тути НАН України, 90 спеціалізованих НДІ машинобудівного комплексу, 18 ремонтних заводів, 15 заводів по випуску машин та обладнання, автоматичних пристроїв, запасних частин і великої кількості іншої транспортної техніки. Крім того, в Україні є 8 заводів, що спеціалізуються на випуску залізобетонних конструкцій, які призначені в основному для забезпечення потреб залізниці. Всі ці підприємства та установи входять у структуру інвестиційно-технологічного комплексу залізничного транспорту (рис. 1), для функціонування якого потрібні значні інвестиційні ресурси.

До цього переліку слід додати чимало конверсійних КБ та підприємств оборонної галузі, які мають значний науково-технічний потенціал, що може бути використаний для потреб залізничного транспорту, і які також потерпають від інвестиційного "голоду".

Виробничий потенціал транспортного машинобудування може забезпечити щонайменше виготовлення щорічно 300 уніфікованих вантажних магістральних тепловозів, 25 вантажних електровозів, 13 тисяч вантажних і спеціалізованих вагонів і т. ін.[2].

Для вирішення проблем галузі на рівні уряду розробляються заходи щодо поліпшення економічного стану вітчизняних залізниць. Так у постанові Кабінету Міністрів України № 661 від 23.04.99 р. "Про заходи державної підтримки залізничного транспорту" та в програмі "Розвиток рейкового рухомого складу соціального призначення для залізничного транспорту та міського господарства", яка затверджена постановою Кабінету Міністрів України № 769 від 02.06.99 р. передбачається:

- залучення до виготовлення рухомого складу вітчизняних виробників, щоб значно зменшити імпортозалежність України по цій позиції;
- коригування тарифів на перевезення вантажів та пасажирів з метою покриття витрат на ремонт та оновлення рухомого складу;
- залучення державних коштів та коштів іноземних інвесторів як безпосередньо в інвестиційні проекти та цільові програми.

так і в формі створення сталевих підприємств (СП) для виробництва транспортних засобів та ін.

Велика увага приділяється також приватизації ряду установ та підприємств залізничного транспорту, що забезпечить залучення акціонерного капіталу. Але не можна розглядати як джерело інвестицій економію коштів за рахунок утримання підприємств соціальної сфери залізниць. Передача їх на баланс місцевої влади, яка не має на це коштів, призведе до скасування тих обмежених соціальних надбань, які мають залізничники і зробить їх ще більш соціально незахищеними.

У цій ситуації виникає необхідність створення таких умов інвестування на залізничному транспорті, які б забезпечували приток інвестицій, що можливо при наявності привабливого інвестиційного клімату. Проблема може бути вирішена введенням спеціального режиму інвестиційної діяльності, що гарантує створення сприятливого інвестиційного клімату в галузі, і забезпечить відродження функціонування всіх складових інвестиційно-технологічного комплексу, викликавши ланцюгову реакцію їх реанімації.

Відродження галузі можна подати як поетапний процес, який призводить до піднесення економіки всієї країни (рис. 2).

Головна мета введення спеціального режиму інвестиційної діяльності - залучення інвестицій у залізничний транспорт, що забезпечить піднесення економіки та пріоритетний розвиток, утвердження високого статусу залізниці завдяки своїй ролі та значенню на ринку транспортних послуг.

Завданнями, які постають в рамках реалізації спеціального режиму інвестиційної діяльності, є:

- здійснення техніко-технологічних, організаційно-економічних та правових заходів, які направлені на зміну структури підприємств залізничного транспорту. їх управління, форми власності (де це доцільно з економічного та політичного погляду), організаційно-правових форм, з метою підвищення економічної ефективності роботи,

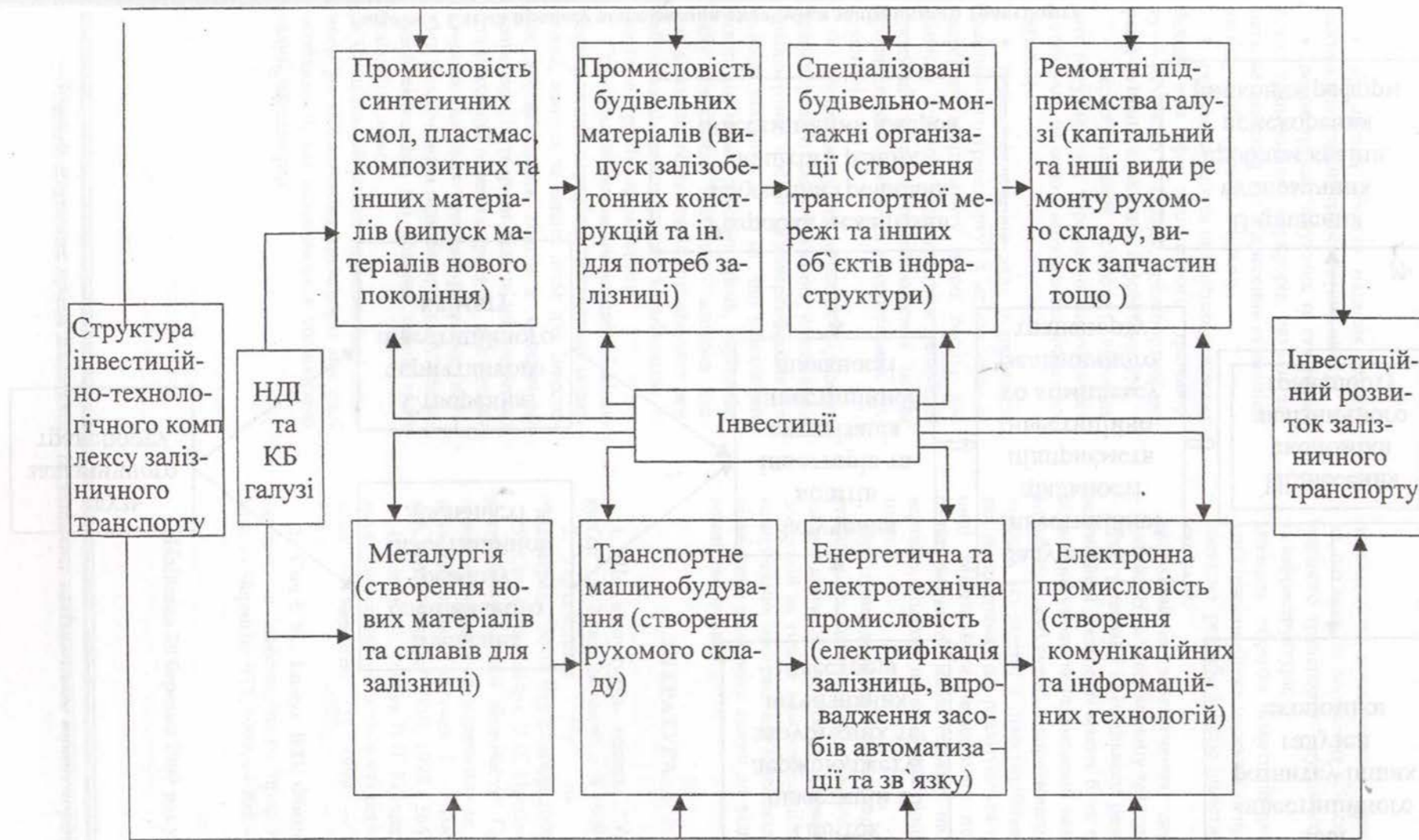


Рисунок 1. Схема структури інвестиційно-технологічного комплексу залізничного транспорту

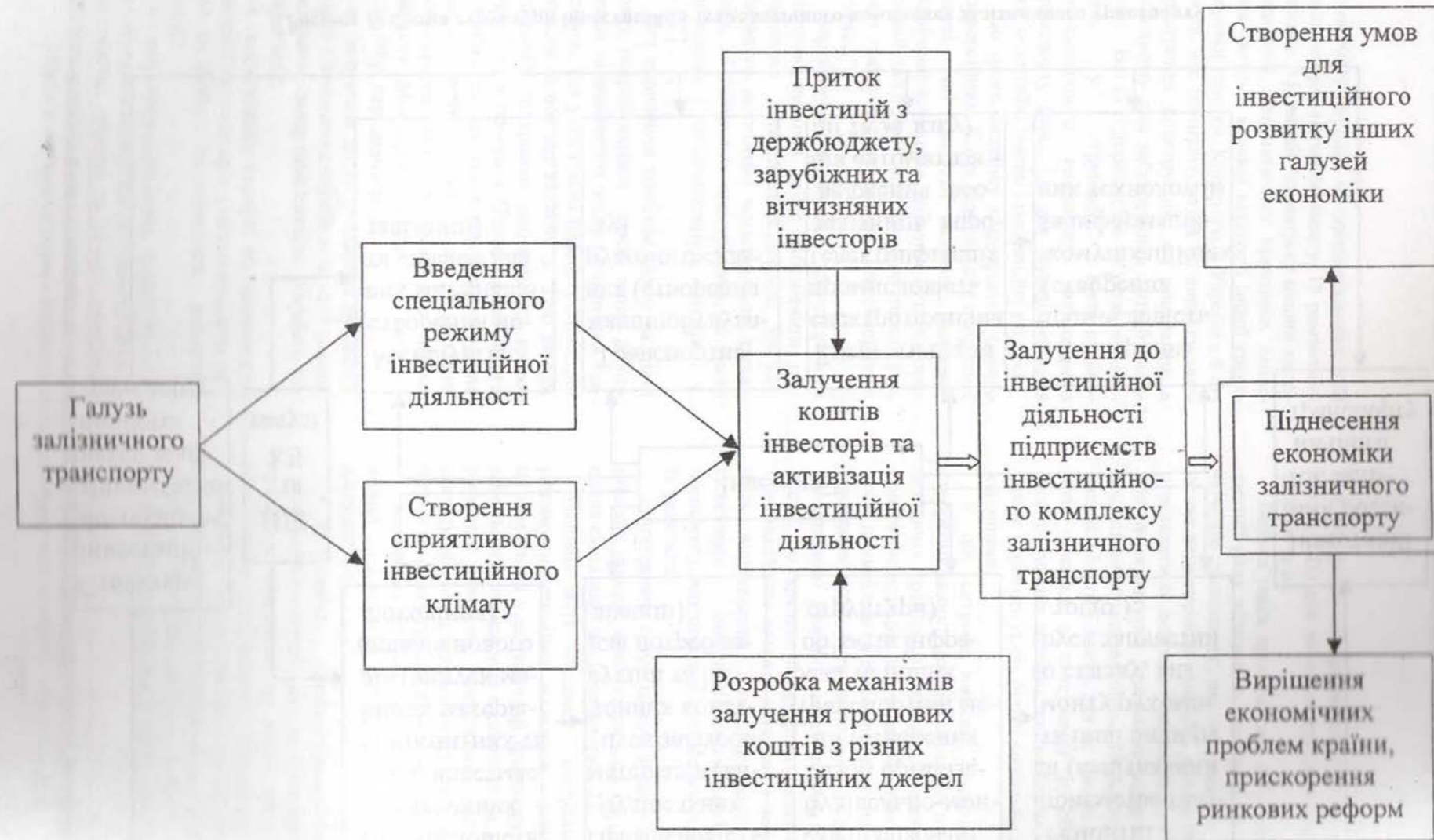


Рисунок 2 Схема процесу відродження економіки залізничного транспорту



- збільшення обсягів надання конкурентоспроможних транспортних послуг;
- реконструкція існуючих та створення нових транспортних коридорів, що має виняткове значення для піднесення економіки як галузі, так і країни в цілому;
- реконструкція та оновлення основних фондів всіх сфер залізничного транспорту — рухомого складу, транспортної мережі, та інших складових інфраструктури;
- переобладнання існуючих виробничих потужностей, нарощення виробничого потенціалу на основі науково-технічних досягнень;
- перепрофілювання ряду підприємств залізничного транспорту з метою надання широкого асортименту нових послуг або випуску нової конкурентоспроможної продукції шляхом переоснащення новим обладнанням, освоєнням прогресивних технологій і т. ін.
- впровадження та розвиток фірмового транспортного обслуговування, нових видів транспортних послуг та диверсифікація діяльності залізниць і т. ін., що забезпечить створення нових робочих місць, вирішення ряду соціальних проблем- охорона здоров'я, житло, освіта та *ін.*, підвищення рентабельності транспортного виробництва та його конкурентоспроможності.

Спеціальний режим інвестиційної діяльності повинен передбачити введення податкових, митних та інших пільг для інвесторів, які вкладають кошти в залізничний транспорт і створити відповідні умови як для реалізації окремих проектів, так і комплексних цільових програм розвитку залізниці з залученням підприємств супутніх галузей економіки, які повинні також мати відповідні пільги.

Спеціальний режим інвестиційної діяльності на залізничному транспорті має свої особливості, які визначаються специфікою галузі, насамперед:

- необхідністю комплексності інвестування, що вимагає оновлення всіх сфер залізничного транспорту - рухомого складу та інфраструктури;
- значним обсягом інвестицій для реалізації інвестиційних проектів та програм;
- низькою рентабельністю інвестиційного капіталу;
- необхідністю забезпечення державної власності на залізничному транспорті. Для реалізації спеціального режиму інвестиційної діяльності мають бути створені відповідні умови та установлені певні пільги для всіх суб'єктів підприємницької діяльності, які задіяні в інвестиційних проектах та програмах що реалізуються на залізниці. Мають бути передбачені пільги по сплаті ввізного мита, податку на додану вартість, податку на прибуток підприємств тощо.

При цьому держава повинна гарантувати стабільність спеціального режиму інвестиційної діяльності протягом терміну, який достатній не тільки для реалізації цільових комплексних програм, але й необхідний для піднесення економіки галузі до відповідного світового рівня.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Що вистукують колеса. "Урядовий кур'єр" № 22 від 26 листопада 1999 р.
2. Укрзалізниця б'є на сполох. "Магістраль" № 15 Від 27 січня 2000 р.
3. Сич Є.М., Ільчук В.П. Проблеми розвитку інвестиційної діяльності// Проблеми праці, економіки та моделювання: збірник наукових праць, частина 1: - Хмельницький, НВП "Еврика" ТОВ, 1998.- 266 с.
4. Сич Є.М., Ільчук В.П. Концепція розвитку інвестиційної діяльності регіону: Збірник. — Чернігів: ЧТІ, 1999. — №8. — 176 с.
5. Сич Є.М., Ільчук В.П. Фінансове забезпечення інвестиційного проекту: Збірник. — Чернігів: ЧТІ, 1999. — №8 — 176 с.

Надійшла 20 березня 2000 року.