

## СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА ІНВЕСТИЦІЙНУ ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

## SYSTEMATIZATION OF FACTORS OF INFLUENCE ON INVESTMENT ACTIVITY OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

УДК 330.322:656.07

DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.58-27>

**Овчиннікова В.О.**

д.е.н., доцент,  
професор кафедри економіки  
та управління виробничим  
і комерційним бізнесом  
Український державний університет  
залізничного транспорту

**Дудін Д.Д.**

студент  
Український державний університет  
залізничного транспорту

**Дьякова Н.М.**

студент  
Український державний університет  
залізничного транспорту

**Ovchynnikova Viktoria**

Ukrainian State University of Railway  
Transport

**Dudin Dmytro**

Ukrainian State University of Railway  
Transport

**Diakova Natalia**

Ukrainian State University of Railway  
Transport

У статті встановлено, що нині підприємства залізничного транспорту відчувають гостру нестачу фінансових ресурсів і мають обмежені інвестиційні можливості не тільки для забезпечення перспективного інноваційного розвитку, але й для покриття поточних витрат, особливо в сегменті пасажирських перевезень, що мають збитковий характер. Проведений аналіз інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту дав змогу систематизувати фактори впливу на їх інвестиційну діяльність на сучасному етапі їх розвитку, виділити фактори глобального, національного та галузевого рівнів. На особливу увагу заслуговують фактори галузевого рівня, які систематизовано за такими групами: організаційно-управлінські, виробничі, інноваційно-технологічні, фінансово-кредитні, інтелектуально-кадрові, інформаційні, інституціональні, бізнес-фактори, маркетингові. Це в перспективі дасть змогу виявити поточні та потенційні напрями інвестиційної політики, а також можливі джерела інвестиційного забезпечення їх реалізації.

**Ключові слова:** підприємства залізничного транспорту, інвестиції, інвестиційна діяльність, фактори, систематизація, інвестиційні можливості.

В статье установлено, что в настоящее время предприятия железнодорожного

транспорта испытывают острую нехватку финансовых ресурсов и имеют ограниченные инвестиционные возможности не только для обеспечения перспективного инновационного развития, но и для покрытия текущих расходов, особенно в сегменте пассажирских перевозок, имеющих убыточный характер. Проведенный анализ инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта позволил систематизировать факторы влияния на их инвестиционную деятельность на современном этапе их развития, выделить факторы глобального, национального и отраслевого уровней. Особого внимания заслуживают факторы отраслевого уровня, систематизированные по таким группам: организационно-управленческие, производственные, инновационно-технологические, финансово-кредитные, интеллектуально-кадровые, информационные, институциональные, бизнес-факторы, маркетинговые. Это в перспективе позволит выявить текущие и потенциальные направления инвестиционной политики, а также возможные источники инвестиционного обеспечения их реализации.

**Ключевые слова:** предприятия железнодорожного транспорта, инвестиции, инвестиционная деятельность, факторы, систематизация, инвестиционные возможности.

*In the article found that the railway enterprises are currently experiencing an acute shortage of financial resources and have limited investment opportunities not only to ensure promising innovative development, but also to cover current costs, especially in the segment of passenger traffic, which is unprofitable. Summarizing all the above, it should be noted that the operation of railway transport enterprises is currently taking place in difficult conditions due to the influence of both external threatening trends and internal crises. Not the least role in deepening the crisis of railway transport enterprises is played by the imperfection of the business process management system at enterprises against the background of slowing down reform processes and deepening the shadow nature of their implementation. The railway company is experiencing an acute shortage of financial resources and has limited investment opportunities not only to ensure promising innovative development, but also to cover current costs, especially in the segment of passenger traffic, which is unprofitable. The investment management system remains imperfect, which is characterized by the residual nature of the allocation of funds to meet investment needs, a high level of centralization of management, lack of strategic and program initiatives for investment activities of railway enterprises, uncertainty of investment needs and opportunities for their development. The analysis of investment activity of railway transport enterprises carried out in the article allowed systematizing the factors of influence on their investment activity at the present stage of their development, it was allocated – global, national and branch levels. The factors influencing the investment activity of railway transport enterprises of the branch level deserve special attention, which are systematized by the following groups: organizational-managerial, production, innovation-technological, financial-credit, intellectual-personnel, informational, institutional, business factors, marketing. In the long run, this will allow identifying current and potential directions of investment policy, as well as possible sources of investment support for their implementation.*

**Key words:** railway transport enterprises, investments, investment activity, factors, systematization, investment opportunities.

**Постановка проблеми.** АТ «Укрзалізниця» як найбільше підприємство залізничного транспорту та одне з масштабних підприємств у країні значною мірою впливає на рівень економічного розвитку держави, створюючи базис для формування та зміцнення транспортно-виробничих взаємозв'язків, задоволення потреб населення у перевезеннях (у 2019 р. залізничним транспортом забезпечено близько 80% вантажообігу і 32% пасажирообороту країни [1]). Також АТ «Укрзалізниця» виконує низку важливих соціальних функцій, здійснюючи перевезення пільгових категорій населення, створюючи робочі місця для

населення, забезпечуючи реалізацію соціальних проєктів на регіональному та національному рівнях. Варто також відзначити важливу роль підприємств залізничного транспорту у формуванні ВВП країни, наповненні державного та місцевого бюджетів, створенні робочих місць для українського населення. Отже, АТ «Укрзалізниця» є одним з найбільших роботодавців України: її кадровий склад становить понад 260 тис. співробітників, або 1,6% від загальної кількості працюючих у країні. Завдяки діяльності товариства забезпечується формування близько 2,6% ВВП України [2].

Попри цей факт, залізнична компанія відчуває гостру нестачу фінансових ресурсів і має обмежені інвестиційні можливості не тільки для забезпечення перспективного інноваційного розвитку, але й для покриття поточних витрат, особливо в сегменті пасажирських перевезень, що мають збитковий характер, тому варто провести аналіз інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту задля систематизації факторів впливу на цей вид діяльності, що в перспективі дасть змогу виявити поточні та перспективні напрями інвестиційної політики, а також потенційні джерела інвестиційного забезпечення їх реалізації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивчення проблематики фінансового та інвестиційного забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту викликає зацікавлення багатьох учених, таких як О. Андрєєва, В. Дикань, О. Дикань, Г. Ейтутіс, Ю. Єлагін, М. Кондратюк, М. Корінь, В. Овчиннікова, Ю. Плугіна, І. Токмакова [3–10]. Науковцями досліджено питання обмеженості фінансових ресурсів підприємств залізничного транспорту, пошуку перспективних джерел їх інвестування, розроблення дієвих механізмів і моделей інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту.

Віддаючи належне науковим здобуткам у сфері фінансового та інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту, відзначаємо, що потребує детального аналізу діяльність підприємств залізничного транспорту з позиції оцінювання достатності та ефективності реалізації інвестиційних ресурсів, систематизації внутрішніх та зовнішніх факторів, які здійснюють негативний вплив на інвестиційні процеси, а також визначення ключових пріоритетів інвестиційної політики та виявлення найбільш нагальних напрямів інвестування задля підтримки наявного стану й забезпечення стратегічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

**Постановка завдання.** Метою статті є здійснення аналізу інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту, систематизація факторів впливу на цей вид діяльності.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Залізничний транспорт нині перебуває в досить скрутному становищі, що викликано насамперед поступовою втратою домінуючих позицій на вітчизняному ринку транспортно-логістичних послуг. На фоні суттєвого зниження якості залізничних перевезень і погіршення прозорості та прогнозованості тарифної політики АТ «Укрзалізниця» відбулися зниження лояльності клієнтів компанії та їх переорієнтація на користування іншими видами транспорту, зокрема автомобільним та річковим. За останні 10 років спостерігаються значне зниження обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом і падіння його вантажообігу. Отже,

у 2019 р. залізничним транспортом перевезено 322,3 млн. т вантажів, що на 5,1% нижче попереднього року і на 35,4% менше порівняно з 2009 р. Початок 2020 р. також ознаменувався зниженням обсягів перевезень вантажів: за перший квартал поточного року їх розмір знизився на 2,6% порівняно з аналогічним періодом 2019 р. [1].

Найбільшу питому вагу в загальному обсязі перевезень вантажів мають внутрішні перевезення, адже їх частка складає 48,1% (154,9 млн. т). Питомий вклад експортних, імпортних та транзитних перевезень досяг рівня 33,3% (107,4 млн. т), 13,5% (43,6 млн. т) і 5,1% (16,4 млн. т) відповідно. Варто відзначити, що порівняно з аналогічними показниками 2018 р. скорочення обсягів перевезень вантажів відбулося за всіма видами сполучень: внутрішні перевезення зменшилися на 3,1%, експорт – на 7,5%, імпорт – на 0,6%, транзит – на 16,4% [2]. Стосовно динаміки вантажообігу залізничного транспорту за цей період слід зазначити, що якщо у 2008 р. його значення сягало позначки 256,9 млрд. т-км, то у 2018 р. – 186,3 млрд. т-км (падіння на 2,9% порівняно з попереднім роком і на 27,5% відносно 2008 р.) Значне схвильовання викликає той факт, що у 2014–2015 рр. залізничним транспортом було перевезено 82% вантажів, а у 2019 р. цей показник скоротився до рівня 70% [11]. Отже, попри наявність споживчого попиту на вантажні перевезення, АТ «Укрзалізниця» не здатна повноцінно реагувати на потреби бізнесу. Це зумовлено насамперед обмеженістю технічного ресурсу залізничного транспорту, погіршенням стану рухомого складу й залізничної інфраструктури, поглибленням техніко-технологічної відсталості виробничо-ремонтної бази, погіршенням оборотності вантажних вагонів, недосконалістю організаційно-управлінських процесів, відсутністю необхідного обсягу капіталовкладень у залізничну галузь.

Стосовно розвитку сектору пасажирських перевезень також варто відзначити скорочення обсягових показників роботи залізничного транспорту. Це значною мірою зумовлено тим, що, попри зростання попиту пасажирів на залізничні перевезення, «Українська залізниця» не в змозі забезпечити його повноцінне задоволення як за кількісними, так і за якісними показниками. Отже, у 2019 р. залізничним транспортом було перевезено 158,0 млн. осіб, що на 4,2% менше значення 2018 р. і на 64,5% нижче показника 2009 р. Динаміка пасажирообороту залізничного транспорту також є невтішною: за останні 10 років його значення скоротилося майже вдвічі (на 46,2% у 2019 р. порівняно з 2009 р.).

У цьому аспекті слід зазначити, що пасажири неодноразово скаржилися на якість залізничних перевезень. Зокрема, значне невдоволення пасажирів викликають такі проблеми, як відсутність місць

за популярними напрямками і стан пасажирських вагонів: застарілий та морально зношений рухомий склад; низька швидкість поїздів і рівень безпеки перевезення; відсутність у більшості вагонів системи кондиціювання; незадовільний санітарно-гігієнічний стан; неякісна та непридатна постільна білизна. Ще більшого загострення це питання набуло внаслідок підвищення тарифів на перевезення за їх незмінної якості, а за деякими напрямками курсування поїздів – її значного погіршення.

Попри негативні тенденції скорочення обсягів вантажних і пасажирських перевезень залізничним транспортом останніми роками, АТ «Укрзалізниця» прогнозує значне покращення попиту на залізничні перевезення в майбутньому. Отже, в опублікованій стратегії розвитку компанії на 2019–2023 рр. розкрито базовий та оптимістичний прогнози зміни обсягів перевезень залізничним транспортом. Відповідно до базового сценарію прогнозу розвитку компанії до 2030 р., очікується збільшення потреби в залізничних перевезеннях на 17,4% порівняно з даними 2019 р. В оптимістичному прогнозі враховано можливість нарощення обсягів перевезень на 48,3%.

Важливо зазначити, що стратегія містить прогнозування зміни не тільки загального обсягу перевезень залізничного транспорту, але й за видами сполучення й багажу. У цьому аспекті слід підкреслити, що базою для представлення прогнозу стало врахування впливу таких факторів, як зміна обсягу споживання сировинних ресурсів, промислової та сільськогосподарської продукції; стратегічні напрями розвитку галузей, залежних від залізничного транспорту; можливість переорієнтації транзитних вантажопотоків; підвищення обсягів мультимодальних перевезень; відновлення залізничного сполучення з деякими територіями Донецької та Луганської областей [12].

Однак слід зазначити, що нині залізничною компанією не створено належного інноваційно-технологічного, технічного, виробничо-ремонтного та кадрового базису забезпечення таких обсягових та якісних темпів зростання. Однією з ключових перешкод розвитку залізничного транспорту, яка й досі не отримала належного вирішення, залишається фізично застарілий та морально зношений рухомий склад «Української залізниці». Отже, з кожним роком обсяг списання не придатних для експлуатації локомотивів і вагонів постійно зростає. За 2009–2019 рр. локомотивний парк скоротився на 19,3%, вагонний парк – на 20,5%, зокрема вантажних вагонів – на 19,1%, пасажирських вагонів – на 43,4%. Окрім цього, погіршуються якісні показники використання рухомого складу, що відображає неефективний характер діяльності залізничного транспорту загалом. Зокрема, середньодобова продуктивність локомотива у 2019 р. порівняно з 2009 р. збільшилась лише на 2,5% (відносно

2018 р. вона зменшилась на 13,6%); середньодобова продуктивність вантажного вагону знизилась на 33,0% (на 8,5%); середній час обігу вантажного вагону виріс на 71,4% (на 11,8%); середній простій вагону під вантажною операцією зріс на 72,9% (на 7,7%). Варто відзначити, що такі зміни, особливо критичне погіршення оборотності вантажних вагонів і зростання часу їх простою під технологічними операціями, зумовлюють підвищення операційних витрат діяльності залізничного транспорту й зниження дохідності перевезень.

Щодо запланованих та фактичних обсягів закупівлі нового тягового рухомого складу слід відзначити, що, відповідно до Комплексної програми оновлення рухомого складу України на 2008–2020 роки, було заплановано закупівлю 765 вантажних та 442 пасажирських електровозів і 125 пасажирських тепловозів [13]. Зокрема, у 2008–2010 рр. планувалось придбати 146 електровозів і 26 тепловозів. Однак з огляду на власні фінансові можливості залізниці було закуплено лише 45 електровозів (у 2008 р. – 34 од., у 2009 р. – 4 од., у 2010 р. – 7 од.) і 4 тепловози (у 2008 р.).

У подальшому, згідно з програмною ініціативою на 2012–2016 рр., передбачалася закупівля 509 локомотивів, зокрема у 2012 р. – 66 од., у 2013 р. – 104 од., у 2014 р. – 110 од., у 2015 р. – 114 од., у 2016 р. – 115 од. Така потреба була зумовлена нагальною необхідністю оновлення парку тягового рухомого складу, який, за попередніми розрахунками, мав скоротитися на 195 електровозів та 340 тепловозів протягом 2011–2015 рр. Однак у 2012 р. було придбано лише 4 електровози, у 2013 р. – 9 електровозів та 1 тепловоз, за 2014–2017 рр. відсутня інформація про здійснення таких закупівель, у 2018–2019 рр. закуплено 30 тепловозів у рамках контракту з американською корпорацією “General Electric”. До кінця поточного року планується придбати ще 5 тепловозів цієї компанії. Стосовно майбутніх планів на закупівлю нового тягового рухомого складу слід зазначити, що у 2020 р. заплановано придбати 42 локомотиви, у 2021 р. – 38 од., у 2022 р. – 40 од., у 2023–2024 рр. – по 55 од. щорічно, у 2025 р. – 45 од. Загалом парк тягового рухомого складу має поповнитися на 310 од., з яких 90 од. складають пасажирські локомотиви, 70 од. – вантажні локомотиви, решта 150 од. – електровози різного типу. Інвестиційні потреби за цим напрямком оцінюють майже в 50 млрд. грн. [14; 15].

Підсумовуючи все вищесказане, зазначаємо, що функціонування підприємств залізничного транспорту нині відбувається в складних умовах, зумовлених впливом як зовнішніх загрозливих тенденцій, так і внутрішніх кризових явищ. Не останню роль у поглибленні кризового стану підприємств залізничного транспорту відіграє недосконалість системи управління бізнес-процесами

на підприємствах на фоні сповільнення реформацийних процесів і поглиблення тіньового характеру їх реалізації. Недосконалою залишається система управління інвестиційною діяльністю, яка характеризується залишковим характером виділення коштів на задоволення інвестиційних потреб, високим рівнем централізації управління, відсутністю стратегічних і програмних ініціатив розвитку інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту, невизначеністю інвестиційних потреб і можливостей їх розвитку тощо. Зважаючи на зазначене, виділимо фактори глобального, національного та галузевого рівнів, які здійснили найбільш вагомий вплив на інвестиційну діяльність підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі їх розвитку. Серед факторів глобального рівня слід акцентувати увагу на таких: посилення міжнародного співробітництва підприємств у сфері транспортно-логістичного обслуговування; підвищення рівня інтелектуально-інноваційного розвитку суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг; розбудова міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури; посилення тенденцій глобалізації та інтеграції транспортно-логістичних компаній; підвищення ролі маркетингових, зокрема комунікаційних, стратегій у завоюванні конкурентних позицій підприємств на ринку; масштабна інтелектуалізація та інформатизація ринку транспортно-логістичних послуг; нівелювання законодавчих, митних, інфраструктурних та інших бар'єрів розвитку транскордонного транспортно-логістичного співробітництва; впровадження принципів соціально відповідального господарювання бізнес-структур; збільшення обсягів інвестицій у реалізацію інфраструктурних проєктів; цифровізація бізнес-процесів; реалізація спільних проєктів розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури; активізація процесів інтернаціоналізації і диверсифікації бізнесу.

До факторів національного рівня варто віднести такі: політична нестабільність у суспільстві; загальний кризовий стан національної економіки; високий рівень боргових зобов'язань держави; несприятливий інвестиційний клімат; недосконалість національного законодавства у сфері управління інвестиційною діяльністю; девальвація курсу національної валюти; високий рівень корупції та хабарництва; підвищення рівня інфляції; підвищення вартості паливно-енергетичних ресурсів; висока вартість банківського кредитування; зниження інвестиційної привабливості національної економіки; посилення податкового тиску; дефіцит бюджету; декларативний характер реалізації стратегічних і програмних ініціатив соціально-економічного розвитку країни; високий рівень злочинності й тіньового впливу кримінальних груп; низька дієвість інституцій стимулювання та залучення інвестицій до національної економіки; фіс-

кальний характер податкової системи; державне регулювання тарифної політики; недосконалість механізму пільгового оподаткування підприємств соціально значущих галузей економіки.

На особливу увагу заслуговують фактори впливу на інвестиційну діяльність підприємств залізничного транспорту галузевого рівня, які систематизовано за такими групами:

1) організаційно-управлінські фактори, серед яких виділено асиметричний характер локального формування інвестиційних ресурсів залізничного транспорту й централізовано-розподільного методу їх використання; фрагментарний характер управління інвестиційними процесами на підприємствах залізничного транспорту; недосконалість процесів управління життєвим циклом інфраструктурних проєктів; збереження перехресного субсидювання пасажирських перевезень залізничного транспорту; недосконалість системи управління бізнес-процесами; відсутність стратегії управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту; уповільнення процесів реформування залізничної галузі; тіньовий характер формування тарифів на залізничні перевезення й ціноутворення на інші послуги;

2) виробничі фактори, які включають високий рівень фізичного та морального зносу залізничної інфраструктури й рухомого складу; неналежний рівень матеріально-технічного забезпечення підприємств; високу вартість матеріалів, запчастин, вузлів та агрегатів для задоволення потреб виробничо-ремонтного господарства; зношеність і технічну застарілість виробничо-ремонтної бази залізничного транспорту;

3) інноваційно-технологічні фактори, які пов'язані з низьким рівнем впровадження інноваційних технологій у галузі; відсутністю цифрових інтелектуально-інноваційних технологій; складністю експлуатації рухомого складу іноземного виробництва; нерозвиненістю власної інноваційної інфраструктури; недосконалістю інноваційного середовища для генерації та комерціалізації інноваційних ідей; застарілістю та незадовільним станом засобів залізничної автоматики, телемеханіки та зв'язку;

4) фінансово-кредитні фактори, до яких належать обмеженість власних фінансових ресурсів; нерозвиненість сучасних форм фінансування; низька рентабельність залізничних перевезень; збитковість пасажирських перевезень; низький кредитний рейтинг; неефективна амортизаційна політика; зависока вартість залучених коштів та їх подальшого обслуговування;

5) інтелектуально-кадрові фактори, які включають відсутність сприятливих умов для реалізації інтелектуального потенціалу персоналу; неефективність кадрової політики; низький рівень соціальної захищеності працівників; відтік висо-

кокваліфікованого персоналу; недосконалість корпоративної культури; недосконалість і низьку дієвість системи мотивації працівників до високо результативної праці; неуккомплектованість кадрів, зокрема робітничих професій; низький рівень оплати праці персоналу;

6) інформаційні фактори, серед яких виділено низький рівень інформаційної безпеки; недосконалість і застарілість інформаційно-комунікаційних технологій співпраці з ключовими стейкхолдерами; низький рівень захисту комерційної інформації; незадовільний рівень використання сучасних інформаційних технологій; функціональну обмеженість корпоративної інформаційної системи;

7) інституціональні фактори, які пов'язані з недосконалістю механізму компенсації пільгових пасажирських перевезень органами державної влади та місцевого самоврядування; нерозвиненістю форм міжгалузевої співпраці залізничного транспорту; декларативним характером відносин органів влади та підприємств залізничного транспорту;

8) бізнес-фактори, які включають нерозвиненість форм співфінансування інвестиційних проєктів розвитку залізничного транспорту за участю бізнес-партнерів; недосконалість системи публичних закупівель і дискримінаційний характер оцінювання тендерних пропозицій; незадовільний рівень прозорості операційної та інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту;

9) маркетингові фактори, до яких віднесено погіршення лояльності споживачів до послуг залізничного транспорту; посилення незадоволеності споживачів якістю послуг залізничного транспорту; недосконалість діалогової взаємодії та неефективність комунікацій зі споживачами.

**Висновки з проведеного дослідження.** Варто зазначити, що нині погіршення інвестиційних можливостей підприємств залізничного транспорту зумовлено впливом низки негативних факторів як внутрішнього, так і зовнішнього середовища. У таких умовах активізація інвестиційних процесів у залізничній галузі значною мірою залежить від створення передумов для формування та розвитку інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, що передбачає безпосередньо формування сприятливого середовища для залучення інвестицій і підвищення інвестиційної привабливості підприємств галузі для потенційних вітчизняних та закордонних інвесторів.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Статистична інформація / Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 15.08.2020).
2. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» за 2018 р. / АТ «Укрзалізниця». URL: <https://uz.gov.ua/about/investors> (дата звернення: 07.06.2020).

3. Андреева О. Напрями подальшого розвитку інвестиційної діяльності залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 44. С. 255–258.

4. Токмакова І., Дараган О. Сутність та підходи до формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 43. С. 189–193.

5. Дикань В., Єлагін Ю. Перспективи фінансування приміських пасажирських перевезень в умовах акціонування залізничного транспорту. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*. 2016. № 16. С. 46–48.

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

7. Ейтутіс Г., Никифорок О., Бойко О. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації. *Економіст*. 2012. № 8. С. 64–69.

8. Корінь М., Кондратюк М., Обруч Г. Інвестиційне забезпечення розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 249–259.

9. Овчиннікова В. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2017. 427 с.

10. Плугіна Ю. Інвестування як основний інструмент управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. Вип. 39. С. 154–157.

11. В Украине продолжает падать объем железнодорожных грузоперевозок – Госстат. *Delo.ua*. URL: <https://delo.ua/economyandpoliticsinukraine/v-ukraine-prodolzhaet-padat-obem-zheleznodorozhn-352407> (дата звернення: 30.09.2020).

12. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки / АТ «Укрзалізниця». URL: <https://www.uz.gov.ua> (дата звернення: 25.08.2020).

13. Укрзалізниця до 2020 року суттєво оновить залізничний рухомий склад. *Урядовий портал*. URL: [http://old.kmu.gov.ua/kmu/control/publish/article?art\\_id=121660263](http://old.kmu.gov.ua/kmu/control/publish/article?art_id=121660263) (дата звернення: 02.09.2020).

14. Железные дороги Украины в 2012–2016 годах закупят 509 локомотивов – госпрограмма. *Интерфакс-Украина*. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/76372.html> (дата звернення: 05.08.2020).

15. «Укрзалізниця» планує закупити до 2025 года 310 новых локомотивов. *Пассажирский транспорт*. URL: <https://traffic.od.ua/news/railua/1212159> (дата звернення: 15.09.2020).

#### REFERENCES:

1. Statystychna informatsiya. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny [Statistical information. State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 15 August 2020).

2. Intehrovanyy zvit AT "Ukrzaliznytsya" za 2018 r. AT "Ukrzaliznytsya" [Integrated report of JSC "Ukrzaliznytsya" 2018. JSC "Ukrzaliznytsya"]. Available at: <https://uz.gov.ua/about/investors> (accessed 07 June 2020).
3. Andreeva O. (2013) Napryamy podal'shoho rozvytku investytsiynoyi diyal'nosti zaliznychnoho transportu [Directions for further development of investment activity of railway transport]. Bulletin of Transport Economics and Industry, no. 44, pp. 255–258.
4. Tokmakova I., Daragan O. (2013) Sutnist' ta pidkhody do formuvannya investytsiynoyi stratehiyi na pidpryyemstvakh zaliznychnoho transportu [The essence and approaches to the formation of investment strategy in railway transport enterprises]. Bulletin of Transport Economics and Industry, no. 43, pp. 189–193.
5. Dykan V., Yelagin Y. (2016) Perspektyvy finansuvannya prymis'kykh pasazhyrs'kykh perevezen' v umovakh aktsionuvannya zaliznychnoho transportu [Prospects for financing suburban passenger traffic in terms of corporatization of railway transport] Scientific Bulletin of the International Humanities University. Series "Economics and Management", no. 16, pp. 46–48.
6. Dykan O. (2016) Model' investytsiynoho zabezpechennya vprovadzhennya innovatsiy na promyslovykh pidpryyemstvakh zaliznychnoho transportu Ukrainy [Model of investment support for innovation in industrial enterprises of railway transport of Ukraine]. Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series: International Economic Relations and the World Economy, no. 7. Ch. 1, pp. 125–130.
7. Eitutis G., Nikiforuk O., Boyko O. (2012) Potentsiyni dzherela investuvannya v rozvytok zaliznychnoho transportu Ukrainy: mozhlyvosti yikh dyversyfikatsiyi [Potential sources of investment in the development of railway transport of Ukraine: opportunities for their diversification]. Economist, no. 8, pp. 64–69.
8. Korin M., Kondratyuk M., Obruch G. (2018) Investytsiynе zabezpechennya rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy [Investment support for the development of railway transport of Ukraine]. Bulletin of Transport Economics and Industry, no. 62, pp. 249–259.
9. Ovchynnikova V. (2017) Stratehichne upravlinnya rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrainy: monohrafiya [Strategic management of railway transport development of Ukraine: monograph]. Kharkiv: UkrDUZT. 427 p.
10. Plugina Y. (2012) Investuvannya yak osnovnyy instrument upravlinnya intelektual'nym kapitalom pidpryyemstv zaliznychnoho transportu [Investing as the main tool for managing the intellectual capital of railway transport enterprises]. Bulletin of Transport Economics and Industry, no. 39, pp. 154–157.
11. V Ukrainy prodozhaet padat' ob'em zheleznodorozhnykh hruzoperevozok [In Ukraine, the volume of rail freight continues to fall – Gosstat]. Available at: <https://delo.ua/economyandpoliticsinukraine/v-ukraine-prodolzhaet-padat-obem-zheleznodorozhn-352407> (accessed 30 September 2020).
12. Stratehiya AT "Ukrzaliznytsya" na 2019–2023 roky [Strategy of JSC "Ukrzaliznytsya" for 2019–2023]. Available at: <https://www.uz.gov.ua> (accessed 25 August 2020).
13. Ukrzaliznytsya do 2020 roku suttyevo onovyt' zaliznychnyy rukhomyy sklad [By 2020, Ukrzaliznytsya will significantly upgrade its railway rolling stock]. Available at: [http://old.kmu.gov.ua/kmu/control/publish/article?art\\_id=121660263](http://old.kmu.gov.ua/kmu/control/publish/article?art_id=121660263) (accessed 02 September 2020).
14. Zheleznye dorohy Ukrainy v 2012–2016 hodakh zakupyat 509 lokomotyvov – hosprohramma [Railways of Ukraine in 2012–2016 will purchase 509 locomotives – the state program]. Available at: <https://interfax.com.ua/news/economic/76372.html> (accessed 05 August 2020).
15. "Ukrzaliznytsya" planyruet zakupyty do 2025 hoda 310 novykh lokomotyvov [Ukrzaliznytsya plans to purchase 310 new locomotives by 2025]. Available at: <https://traffic.od.ua/news/railua/1212159> (accessed 15 September 2020).