

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-159-6-27>

ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ¹

Піріашвілі О. Б.

*кандидат економічних наук, старший науковий співробітник
відділу розвитку виробничої інфраструктури
ДУ «Інститут економіки та прогнозування
Національної академії наук України»
м. Київ, Україна*

З метою прискореної модернізації та розвитку національної економіки у найближчій та віддаленій перспективі необхідна модернізація та розширення базової виробничої інфраструктури, у тому числі залізничного транспорту країни. Відповідно до цього економічна система на принципах ринкових відносин потребує нових рішень та підходів до організації та управління інвестиційною діяльністю на підприємствах,

¹ Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Розвиток конкуренції в секторах транспортної та енергетичної інфраструктури України» (Державний реєстраційний № 0119U001811)

зміни інвестиційної політики держави та її регіонів, оптимізації структури сфери фінансових інвестицій та структури джерел фінансування капітальних інвестицій, а також складу та ролі стратегічних інвесторів, вітчизняних та іноземних інвесторів на ринку капіталу. Разом із цим при різних станах національної економіки виникають особливі механізми та інструменти фінансування капітальних інвестицій на всіх рівнях економічної діяльності. У зв'язку із цим на сучасному етапі розвитку постає гостре питання у модернізації наявних та пошуку нових ефективних способів залучення грошових ресурсів як на національному і регіональному, так і на галузевому рівнях економічної діяльності.

Попри наявний великий потенціал залишаються невирішеними загальнодержавні економічні проблеми, що негативно впливають на функціонування та розвиток залізничного транспорту країни, який характеризується, зокрема:

- низьким рівнем обсягу вітчизняних та іноземних інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту;

- низькою конкурентоздатністю вітчизняного залізничного транспорту на зовнішньому і внутрішньому ринку залізничних перевезень;

- багаторазовим зростанням цін на матеріальні ресурси, зокрема, паливо-мастильні матеріали і комплектуючі, що призводить до значного зниження рентабельності та реальних доходів транспортно-логістичного комплексу країни.

Таким чином, пошук стратегічних інвесторів та оптимізація джерел фінансування капітальних інвестицій на залізничному транспорті країни, у тому числі й іноземних інвесторів, залучення кредитів міжнародних фінансово-кредитних установ гальмується несприятливим інвестиційним кліматом в країні та низькою інвестиційною привабливістю залізниці. Так, головною причиною виникнення структурного кризового стану на залізничному транспорті України на сучасному етапі розвитку – *це невідповідність обсягів фінансування капітальних інвестицій нормативним вимогам процесів розширеного відтворення основних засобів виробництва та гостра нестача належних обсягів капітальних інвестицій*, що стримують запровадження та розвиток інноваційно-інвестиційної бізнес-моделі на залізничному транспорті. Так, традиційними джерелами фінансування капітальних інвестицій були і залишаються власні кошти підприємств, у структурі яких лівову частку займають амортизаційні відрахування та прибуток.

Слід підкреслити, що інвестиції в залізничну інфраструктуру – *один з ключових інструментів економічної стабілізації, що підтверджує економічна політика багатьох країн у період кризи*. Так, під

інвестиційною привабливістю будь-якого об'єкту інвестування в своїй роботі Савчук В.П., Пріліпко С.І. та Велічко О.Г. розуміють узагальнено «як сукупність політичних, правових, економічних, та соціальних умов, що забезпечують інвестиційну діяльність вітчизняних та закордонних інвесторів» [1, с. 17]. Під інвестиційною привабливістю підприємства в зазначеній вище роботі автори розуміють «інтегральну характеристику окремих підприємств як об'єктів майбутнього інвестування з позицій перспективності розвитку, обсягів та перспектив збуту продукції, ефективності використання активів, їх ліквідності, стану платоспроможності та фінансової стійкості» [1, с. 26].

Таким чином, інвестиційну привабливість об'єкту інвестування прийнято розглядати на різних рівнях економічної діяльності, а саме: на мікроекономічному, мезоекономічному, на рівні окремого виду економічної діяльності, а також на макроекономічному рівні, тобто на рівні країни в цілому. Адже на рівні країни в цілому ми визначаємо та досліджуємо умови та фактори інвестиційного клімату, але суть справи це не змінює в рамках нашого часткового дослідження. Так, класифікація рівнів інвестиційної привабливості за об'єктами інвестування у сучасній економічній системі наведено на рис. 1.



Рис. 1. Класифікація рівнів інвестиційної привабливості за об'єктами інвестування

Джерело: складено та систематизовано автором

Так, інвестиційна привабливість об'єкту інвестування формується на різних рівнях економічної діяльності і складається з наступних складових, зокрема, інвестиційної привабливості проекту для здійснення капітальних інвестицій, інвестиційної привабливості підприємства, інвестиційної привабливості регіону та інвестиційної привабливості виду економічної діяльності, в нашому випадку це залізничний транспорт. Всі зазначені складові інвестиційної привабливості об'єкту інвестування знаходяться в діалектичній залежності (взаємозв'язку) один від одного в залежності від конкретної економічної ситуації, що склалася. Формується інвестиційна привабливість того чи іншого об'єкту інвестування, наприклад, залізничного транспорту під впливом комплексу різноманітних фінансово-економічних та виробничих умов та факторів.

Так, у своїй роботі Васильєв О.Л. та ін., узагальнюючи підходи до визначення сутності терміну «*інвестиційної привабливості*» та сконцентрувавшись на залізничному транспорті, пропонують розглядати інвестиційну привабливість залізничного транспорту «як інтегральну оцінку найважливіших параметрів його виробничого та фінансово-економічного стану, яка дає змогу потенційному інвестору прийняти управлінське рішення щодо доцільності вкладення вільних коштів у розвиток залізничної галузі без значного ризику їх втрати або неотримання очікуваного розміру інвестиційного прибутку» [2, с. 150]. В іншій роботі щодо залізничного транспорту Штеле Е.А. та Довиденко А.С. під інвестиційною привабливістю розуміють «набір факторів, що характеризують, з точки зору можливості отримання певного рівня доходу, ефективності діяльності, фінансовий стан, фінансову стійкість підприємства та доцільність інвестування в нього» [3, с. 105].

Відповідно до зазначеного вище при оцінці інвестиційної привабливості об'єкту інвестування, наприклад, залізничного транспорту (залізнична компанія – АТ «Укрзалізниця») як правило застосовується системно метод інтегральної оцінки інвестиційної привабливості залізничного транспорту. При застосуванні цього методу аналізується певна система показників в кількості від 12 до 13 фінансово-економічних показників та коефіцієнтів, що характеризують стан об'єкту інвестування (підприємства) на даному етапі розвитку. При цьому застосовується вагова та бальна оцінка зазначених груп показників з метою визначення рівня інвестиційної привабливості залізничного транспорту як об'єкту інвестування. Зазначимо, що кількість показників для оцінки інвестиційної привабливості в кожному конкретному випадку залежить від конкретного типу інвестора та особливостей об'єкту інвестування, тому їх кількість може змінюватись.

Отже, управління інвестиційною привабливістю на залізничному транспорті покликане враховувати основні показники виробничого та фінансово-економічного стану цього важливого сектору виробничої інфраструктури національної економіки. Що у свою чергу забезпечить його нормальне функціонування, яке передбачає своєчасне та якісне задоволення потреб в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях, життєдіяльність всіх галузей економіки, обороноздатність держави, ефективний розвиток підприємницької діяльності.

Література:

1. Савчук В.П., Прилипко С.И., Величко Е.Г. Анализ и разработка инвестиционных проектов : учебное пособие. Киев : Абсолют-В; Эльга, 1999. 304 с.
2. Васильев О.Л. та ін. Оцінка інвестиційної привабливості залізничного транспорту України. *Інфраструктура ринку*. 2019. № 35. С. 149–153.
3. Штеле Е.А., Довыденко А.С. Оценка инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД». *Экономика железных дорог*. 2012. № 9. С. 102–107.