

ІНВЕСТИЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ КОМПАНІЇ ТА ЙОГО ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

БАЗАВЛУК А. В.

УДК 656.2 (477)

Базавлук А. В. Інвестиційний розвиток транспортної компанії та його фінансове забезпечення

У статті розглянуто роль транспортної інфраструктури у розвитку національної економіки, перспективи розвитку Укрзалізниці, оцінено стан матеріально-технічної бази та зміст інвестиційної політики компанії, обґрунтовано необхідність розширення її інвестиційного потенціалу, у тому числі за рахунок залучення зовнішніх джерел фінансування. Також у статті проаналізовано систему фінансування інвестиційного розвитку компанії, основні джерела фінансування та особливості їх використання на залізничному транспорті. Особливе місце займає порівняльна характеристика основних форм залучення позикових ресурсів.

Ключові слова: інвестиційний розвиток, фінансування, залізничний транспорт, позика, кредит, лізинг.

Табл.: 5. Бібл.: 9.

Базавлук Аліна Василівна – аспірантка, кафедра фінансів підприємств, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана (пр. Перемоги, 54/1, Київ, 03068, Україна)

E-mail: bazavluk_alina@ukr.net

УДК 656.2 (477)

UDC 656.2 (477)

Базавлук А. В. Инвестиционное развитие транспортной компании и его финансовое обеспечение

Bazavluk A. V. The Investment Development of the Transport Company and its Financial Security

В статье рассмотрена роль транспортной инфраструктуры в развитии национальной экономики, перспективы развития Укрзалізниці, оценено состояние материально-технической базы и содержание инвестиционной политики компании, обоснована необходимость расширения ее инвестиционного потенциала, в том числе за счет привлечения внешних источников финансирования. Также в статье проанализирована система финансирования инвестиционного развития компании, основные источники финансирования и особенности их использования на железнодорожном транспорте. Особое место занимает сравнительная характеристика основных форм инвестиционного заимствования.

The article considers the role of transport infrastructure in the development of national economies and development prospects of the company Ukrzaliznica, assessed the state of logistics and content of the investment policy of the company, the necessity of expanding its investment potential, including through the involvement of external sources of funding. In the article analyzed also the system of financing investment development company, the main sources of funding and usage of rail transport. Occupies a special place comparative characteristics of the main forms of investment loans.

Ключевые слова: инвестиционное развитие, финансирование, железнодорожный транспорт, заем, кредит, лизинг.

Key words: investment development, finance, rail transport, loan, credit, leasing

Табл.: 5. Библ.: 9.

Tabl.: 5. Bibl.: 9.

Базавлук Аліна Василівна – аспірантка, кафедра фінансов підприємств, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана (пр. Перемоги, 54/1, Київ, 03068, Україна)

Bazavluk Alina V. – Postgraduate Student, Department of Finance of Enterprises, Kyiv National Economic University named after. V. Getman (pr. Peremogy, 54/1, Kyiv, 03068, Ukraine)

E-mail: bazavluk_alina@ukr.net

E-mail: bazavluk_alina@ukr.net

Транспорт є однією із найважливіших складових виробничої інфраструктури України. Він забезпечує умови ефективного розвитку національної економіки. Провідне місце у транспортній мережі країни займає залізничний транспорт.

планування інвестиційної діяльності не має сенсу, якщо вона не може бути профінансована. Тому комплексний розгляд механізму фінансового забезпечення інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту є досить актуальним.

Діюча система управління виробничо-економічною діяльністю залізничного транспорту не відповідає новим сучасним умовам господарювання. Загострення проблем, пов'язаних із невідповідністю структури управління залізничним транспортом у сучасній економічній політиці держави, обумовили необхідність нових підходів до організації економічної діяльності на підприємствах галузі, які будуть сприяти оптимізації витрат і доходів, ефективного використанню наявних ресурсів при забезпеченні належного рівня якості транспортних послуг.

Питаннями інвестиційного розвитку та його фінансового забезпечення на залізничному транспорті займалися багато вітчизняних і зарубіжних учених, спеціалістів і зокрема, А. Г. Белова, Н. І. Владимирська, М. В. Гурнак, І. Одотюк, Д. Прейгер, С. М. Резер, Ю. П. Труханов, Л. Федулова та ін.

За умови проведення активної та ефективною інвестиційної діяльності залізничний транспорт є привабливим для інвесторів і має позитивний імідж. Але

Дослідженню проблем управління підприємствами залізничного комплексу України взагалі і на регіональному рівні безпосередньо присвятили свої роботи такі вітчизняні вчені, як В. Л. Дикань, Л. О. Лознякова, О. Г. Дейнека та ін.

Попри велику кількість публікацій та широкий спектр питань, охоплених дослідженнями, залишаються

проблеми інвестиційного розвитку та його фінансового забезпечення, які потребують невідкладного дослідження та вирішення.

Метою даної роботи є дослідження стану інвестиційних процесів на залізничному транспорті України, визначення джерел фінансування його інвестиційного розвитку.

Транспорт належить до стратегічних галузей народно-господарського комплексу, є найважливішим інфраструктурним інструментом, що забезпечує досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних та інших цілей, захист національних інтересів України та її економічну безпеку. Питома вага транспорту і зв'язку у валовому внутрішньому продукті України у 2011 р. склала 8,6%, вартість основних засобів – 35%, кількість працюючих – 6,8% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни. Основна відмінність транспортного комплексу України від більшості країн світу полягає у провідній ролі залізничного транспорту, який виконує приблизно 85% вантажообороту (без урахування трубопровідного) і більше 50% пасажирообороту.

Підсумкові дані про обсяг перевезених вантажів за видами транспорту протягом 2003 – 2010 рр. наведені в *табл. 1* [1].

Таблиця 1

Підсумкові дані про обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, млн т

Рік	Вид транспорту				
	Залізничний	Автомобільний	Водний	Трубопровідний	Авіаційний
2003	443,5	176,0	18,8	217,4	0,1
2004	460,9	124,4	20,6	220,9	0,1
2005	448,7	126,5	21,4	212,6	0,1
2006	476,8	154,8	23,0	203,7	0,1
2007	512,5	169,7	24,3	196,1	0,1
2008	498,8	186,6	19,5	186,8	0,1
2009	320,0	114,8	8,1	120,9	0,1
2010	433	1168	11	153	0,1

Підсумкові дані про вантажообіг за видами транспорту протягом 2003 – 2010 рр. наведено в *табл. 2*.

Підсумкові дані про обсяг перевезених пасажирів за видами транспорту протягом 2003 – 2010 рр. наведено в *табл. 3*.

Підсумкові дані про пасажирообіг за видами транспорту протягом 2003 – 2010 рр. наведено в *табл. 4*.

Результати аналітичного огляду літературних джерел та статистичної інформації про динаміку обсягів перевезень вантажів і пасажирів за видами транспорту дозволяють констатувати, що в останні роки приріст валового внутрішнього продукту, який формується за участю залізничного транспорту, збільшується. Це свід-

чить про реальне підвищення впливу Укрзалізниці на збільшення ВВП і прискорення економічного зростання. Компанія виконує основний об'єм перевезень у галузях, які формують народногосподарський комплекс, а також забезпечує масові перевезення пасажирів, зберігаючи стійкі виробничі зв'язки регіонів та єдиний економічний простір країни.

Таблиця 2

Підсумкові дані про вантажообіг за видами транспорту, млрд ткм

Рік	Вид транспорту				
	Залізничний	Автомобільний	Водний	Трубопровідний	Авіаційний
2003	224,9	14,1	14,7	196,5	0,5
2004	233,6	15,3	14,9	205,3	0,3
2005	223,4	19,7	15,9	201,3	0,3
2006	240,6	25,3	18,6	192,4	0,3
2007	262,8	29,4	18,0	185,8	0,4
2008	256,9	37,4	15,8	181,3	0,4
2009	196,2	49,2	8,0	141,9	0,4
2010	218,1	53,9	9,0	137,3	0,4

Таблиця 3

Підсумкові дані про обсяг перевезених пасажирів за видами транспорту, млн пас.

Рік	Вид транспорту			
	Залізничний	Автомобільний	Водний	Авіаційний
2003	476,2	3290,7	9,1	2,2
2004	452,4	3720,3	11,8	3,1
2005	444,7	3840,2	13,6	3,8
2006	448,8	3987,8	12,9	4,4
2007	447,4	4174,1	9,5	4,9
2008	445,6	4368,7	8,9	6,2
2009	426	4014	8	5
2010	427	3726	8	6

Разом з тим, стан матеріально-технічної бази компанії на сьогодні не повною мірою відповідає перспективним вантажо- та пасажиропотокам, існує ряд «вузьких» місць, які знижують його перевізні спроможності. Для підтримки зростання обсягів перевезень необхідне нарощування виробничо-економічного потенціалу у відповідності до сучасних вимог НТП. Недостатні перевізні спроможності залізничних доріг і технологічні обмеження потужностей із виробництва сучасного рухомого складу є найбільш серйозними факторами, що впливають та здатні негативно вплинути у майбутньому на стан та стійкий розвиток Укрзалізниці.

Таблиця 4

Підсумкові дані про пасажирообіг за видами транспорту, млрд пас.-км

Рік	Вид транспорту			
	Залізничний	Автомобільний	Водний	Авіаційний
2003	52,2	40,2	0,1	3,3
2004	51,8	47,5	0,1	5,3
2005	52,4	52,8	0,1	6,1
2006	53,4	54,2	0,1	8,6
2007	53,4	56,2	0,2	9,5
2008	53,2	61,4	0,1	10,7
2009	48,3	55,2	0,1	9,0
2010	50,2	52,0	0,1	11,0

Аналіз стану основних виробничих фондів дозволив зробити такі висновки:

- ✦ основна частина виробничих засобів сформувалась до 1990 р., а тому їх склад і стан вимагають оптимізації. За даними бухгалтерського обліку зношеність основних засобів Укрзалізниці станом на початок 2011 р. досягла критичної позначки і складає 98%. Слід зазначити, що зношеність основних засобів виробництва тільки за 2011 р. збільшилась на 4,4%, зношеність транспортних засобів на початок 2012 р. становила 98,7%, збільшення зносу за 2011 р. – на 4,7%, зношеність машин і обладнання – 97,2%, будинків, споруд та передавальних пристроїв – 96,7%;
- ✦ останнім часом замість оновлення основних засобів залізничного транспорту триває фізичне і моральне старіння виробничих фондів. Середній вік електровозів, що є в парку, перевищує 20 років. Великий ступінь зношеності мають вантажні вагони, залізничні колії тощо;
- ✦ рухомий склад, пристрої електрифікації та електропостачання, обладнання і автоматизації, централізації і зв'язку, введені в експлуатацію в 60-70-х роках минулого століття досягли граничного нормативного терміну використання, їх підтримання в робочому стані стає не тільки недоцільним, а й неможливим [2].

Отже, залізничний транспорт України працює на межі можливостей і інвестиційний фактор стає ключовим у вирішенні стратегічних завдань розвитку компанії.

Разом з тим, на думку багатьох експертів, у середньостроковій перспективі не вдасться переломити тенденцію старіння основних засобів галузі, якщо не будуть прийняті додаткові заходи по підвищенню інвестиційної активності. Високий знос і недостатній технічний рівень основних виробничих фондів, прискорене вибуття рухомого складу потребує розширення меж інвестиційного фінансування.

До основних джерел фінансування інвестицій на залізничному транспорті належать: власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування); кошти державного і місцевих бюджетів, які можуть надаватися на зворотній і незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотку за наданими кредитами; кошти позабюджетних фондів; кредити банків та інших фінансових установ; облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів; лізинг. Однак невирішеною до кінця залишається проблема визначення найбільш оптимальних джерел фінансування інвестицій залежно від значущості та сфери реалізації проектів.

На сьогодні на залізницях України особливої актуальності набуває проблема дослідження можливих джерел і обґрунтування доцільності залучення інвестицій у залізничні інвестиційні проекти з різних джерел фінансування залежно від значущості проекту для держави, регіону, міста або залізниці, сфери реалізації і розміру проекту, строку окупності витрат, а також структури ефектів, які можна отримати в результаті реалізації проекту.

Головним інвестором в Україні все ще залишаються самі підприємства. Не є виключенням і залізничний транспорт. Основними елементами власних інвестиційних ресурсів залізниць України є амортизаційні відрахування і прибуток, які потребують більш ґрунтовного дослідження.

Важливим інвестиційним джерелом є доходи від вантажних перевезень. Проте, діючий рівень вантажних тарифів не дає тієї рентабельності, яка дозволяла б спрямовувати необхідні кошти на оновлення основних фондів залізничного транспорту. Не сприяє зростанню доходів залізничного транспорту і збитковість пасажирських і приміських перевезень, результатом якої є перехресне фінансування цих перевезень залізницями. Аналіз статистичних даних показує, що у порівнянні з рівнем 1991 р., коли було створено Укрзалізницю, транспортні тарифи підвищилися у 14,4 раза. А за цей же час ціна дизельного палива зросла в 30,2 раза, металевих рейок – у 18 разів, вантажних вагонів – більше, ніж у 16 разів [3].

Щорічно в оновлення рухомого складу вкладається близько 2 млрд грн власних коштів залізниць, при потребі в обсязі 7 млрд грн. Наприклад, впродовж 2004 – 2005 рр. бюджетні кошти на придбання пасажирських вагонів взагалі не виділялися. Тоді дефіцит пасажирських вагонів становив 3,4 тис. одиниць, потреба у бюджетному фінансуванні для придбання пасажирських вагонів – 505 млн грн [4].

Державний бюджет є основним засобом забезпечення макроекономічного збалансування та економічного зростання, фінансовим планом, який, до того ж, передбачає відтворення умов для власного фінансування у довгостроковому періоді. Бюджетні ресурси повинні розглядатися як невід'ємна частина загальних інвестиційних ресурсів усієї системи суспільного відтворення. Інвестиційне використання бюджетних коштів є основною передумовою для відновлення економічного зростання та основним пріоритетом бюджетної політики [5].

Гурнак В. М. та Гурнак М. В. також притримуються тієї думки, що у зв'язку з відсутністю бюджетного фінансування для оновлення рухомого складу залізниць України одним з найважливіших питань для залізничної галузі є проведення переоцінки основних засобів з метою збільшення амортизації як джерела інвестицій для оновлення і модернізації рухомого складу та інших об'єктів залізничного транспорту. З цією метою доцільно розробити пропозиції щодо проведення разової індексації вартості основних фондів залізничного транспорту, але не за залишковою, а ринковою їх вартістю [6].

Основні напрямки бюджетного фінансування розвитку транспортного сектору економіки найбільш детально сформульовані у статті російського вченого Резера С. М. [7]. Бюджетне фінансування транспортного сектора повинне, насамперед, бути спрямованим на:

- ✦ виконання у транспортній сфері функцій державного управління;
- ✦ гарантована підтримка у працездатному стані і відтворення об'єктів транспортної системи, що знаходяться у державній власності;
- ✦ стимулююче чи часткове фінансування найважливіших проектів, пов'язаних з ліквідацією «вузьких місць» у транспортній інфраструктурі, у тому числі – у формі бюджетного забезпечення внутрішніх і зовнішніх запозичень;
- ✦ цільове субсидування користувачів та операторів за окремими видами транспортної діяльності;
- ✦ виконання заходів щодо підтримки мобілізаційної готовності засобів і об'єктів транспорту і дорожнього господарства.

Особливої уваги заслуговує досвід Російської Федерації щодо залучення додаткових інвестицій за рахунок коштів вантажовідправників або вантажоодержувачів. Так, на думку Белової А. Г. обмежене, але при цьому реальне джерело фінансування можна розглядати обговорені в рамках угод з вантажовідправниками (вантажоодержувачами) обсяги додаткової виручки від збільшення вантажоперевезень, а також у деяких випадках – прямі інвестиції. Використання угод для задоволення інвестиційних потреб російських залізниць суттєво мінімізує звернення до бюджетних коштів і сприяє налагодженню механізму залучення фінансових ресурсів [8].

Досвід країн з ринковою економікою свідчить, що банки спроможні виступати в ролі активних інвесторів економіки, зосереджуючи значні обсяги залучених фінансових ресурсів на найбільш ефективних інвестиційних напрямках. Включаючись у ринкові відносини, банківська система як інвестиційний посередник акумулює величезні маси тимчасово вільних грошових капіталів господарств і грошові вклади населення через розрахункові, поточні рахунки, депозитні вклади, депозитні й ощадні сертифікати, банківські векселі та їхній акцепт через використання інших різноманітних грошово-кредитних і фінансових інструментів залучення коштів.

Складні умови структурної перебудови економіки України зумовляють підвищений інтерес суб'єктів

господарської діяльності до пошуку додаткових джерел фінансування інвестицій для відновлення матеріально-технічної бази підприємств, технічного переоснащення, впровадження прогресивних технологій і сучасного обладнання, створення робочих місць. Мова йде про активізацію залучення інвестицій з усіх можливих джерел. Обмеженість внутрішніх інвестицій робить принципово важливим залучення зовнішніх фінансових ресурсів і, перш за все, іноземних інвестицій.

На проблему залучення іноземних інвестицій впливає широке коло об'єктивних і суб'єктивних факторів. До *суб'єктивних*, перш за все, належать відсутність економічної доктрини держави і, як наслідок, невизначеність щодо шляхів розвитку економіки і суспільства.

До фактора невизначеності додаються не менш складні проблеми з бюрократичною тяганиною, хабарництвом, відсутністю чітких гарантій і, головне, з нестабільністю законодавства. Крім суб'єктивних, поки що домінуючих, перешкод на шляху іноземних інвестицій не слід забувати і про *об'єктивні*, а саме: про загальну кризову ситуацію; невисоку ефективність виробництва; нерозвинулену інфраструктуру; низький платоспроможний попит.

Для широкомасштабного залучення іноземних інвестицій важливе значення мають макроекономічні важелі впливу держави на реалізацію інвестиційної привабливості економіки, покликані компенсувати недоліки загальноекономічної кон'юнктури в країні і підсилювати інвестиційну привабливість окремих галузей та регіонів [9].

На вибір джерел фінансування інвестицій значною мірою впливають переваги і недоліки, які притаманні кожному з них, а також сфера реалізації і розмір інвестиційного проекту.

Нестача власних коштів залізниць і недостатність обсягів фінансування за рахунок державного і місцевих бюджетів привели до застосування альтернативної форми фінансування необхідних інвестицій – лізингу.

З одного боку, лізинг є більш привабливим і прийнятним, ніж залучення боргового капіталу, оскільки і основна частина залученого фінансування і нараховані відсотки, які входять до складу лізингового платежу, повністю входять до складу валових витрат виробництва (послуг) лізингоотримувача.

За допомогою лізингу можна оновлювати значну кількість техніки, яка використовується Укрзалізницею: тяговий рухомий склад, вантажні та пасажирські вагони, будівельно-монтажну техніку, виробниче обладнання для вагонних та локомотивних депо тощо. До переваг лізингу слід віднести: можливість оплати майна у розстрочку і перевірки якості обладнання до настання моменту виплати повної його вартості; можливість відмови від придбання морально-застарілого обладнання за залишковою вартістю; придбане обладнання одночасно виступає в якості залогоу тощо. Однак за допомогою лізингу неможливе будівництво нових доріг, електрифікація діючих залізниць, впровадження автоматизованих систем управління.

Найбільш перспективним напрямком залучення коштів у довгострокові та капіталомісткі інфраструк-

турні проекти є проектне фінансування, при якому основним джерелом повернення позичених коштів виступає грошовий потік, який генерується самим проектом, і система гарантій та зобов'язань, що надаються у вигляді забезпечення кредиту. Головна перевага проектного фінансування реалізується шляхом раціонального розподілу ризиків між всіма учасниками проекту, а також за рахунок ефективного керування ризиками впродовж всього строку реалізації проекту. З урахуванням того, що більшість значущих залізничних проектів, як правило, мають невисокі розміри прибутків і значні строки окупності, оцінювання доцільності вкладення коштів необхідно проводити з урахуванням їхньої суспільної ефективності [9, с. 306 – 307].

Одним із перспективних джерел фінансування інвестицій у залізничний транспорт на умовах проектного фінансування є кошти крупних вантажовласників, які мають власні під'їзні колії або здійснюють значні обсяги вантажних перевезень. Основним мотивуючим чинником при цьому може стати надання знижки до тарифу на перевезення вантажів за умов зростання обсягів перевезень. Іноземних інвесторів і світові інвестиційні фонди можуть зацікавити розвиток міжнародних транспортних коридорів, логістичних центрів тощо.

До основних джерел фінансування інвестицій у країнах з ринковою економікою належать кошти домогосподарств. Однак в Україні на сьогодні механізм залучення інвестицій у залізничний транспорт за рахунок коштів населення поки що невідпрацьований, але збільшення обсягів депозитних вкладень населення у банках, яке спостерігається останнім часом, значною мірою сприяє збільшенню кредитних ресурсів у банківській системі.

Узагальнення науково-методичних підходів і нормативно-правового забезпечення дозволили віднести до зовнішніх джерел довгострокове залучення коштів, отриманих у грошовій або майновій формі, які мають вартісну оцінку, і такі, що передбачають їх повернення

та плату за користування. При цьому виявлений ряд особливостей застосування цих джерел на транспорті:

- ✦ наявність додаткового позатранспортного ефекту за рахунок розширення масштабів виробництва у суміжних, технологічно пов'язаних із залізничним транспортом галузях та сферах (виробництво рухомого складу, енергетика, паливна промисловість та ін.);
- ✦ значний часовий розрив і фактор сезонності, що обмежує ефект фінансового важеля;
- ✦ незначний досвід учасника фінансового ринку, і як наслідок, – додаткові витрати з формування необхідної інфраструктури та оплати консультаційних послуг;
- ✦ відсутність тривалої стабільної кредитної історії, що посилює умови та підвищує вартість залучення позикового капіталу.

Найбільш прийнятні для умов залізничного транспорту, на нашу думку, позикові форми зовнішнього фінансування інвестиційних проектів і програм. Їх порівняльну характеристику наведено в *табл. 5*.

Проведене дослідження підтвердило відомі переваги лізингових схем фінансування оновлення транспортної техніки на залізничному транспорті: зниження фінансового навантаження на суб'єкт господарювання (не треба значних одноразових витрат), строго цільовий характер витрачання коштів (кредитування не грошима, а майном), ефект податкового щита (лізингові платежі враховуються у складі операційних витрат), зниження ризику ліквідності (скорочення «непрацюючих» основних фондів) та ін.

ВИСНОВКИ

Аналіз структури інвестиційного фінансування підтвердив незначні масштаби довгострокового кредитування вітчизняними банками на залізничному транспорті. Перспективним є використання міжнародних синдикованих кредитів, що дозволили б залучити ре-

Таблиця 5

Порівняльна характеристика форм залучення позикових ресурсів

Форма позикового капіталу	Позитивний ефект	Негативний ефект
Облігаційна позика	<ul style="list-style-type: none"> • Порівняно низька вартість залучення ресурсів • Можливість перегляду вартості ресурсів залежно від ринкової кон'юнктури • Можливість залучення значного обсягу коштів • Незначна періодичність платежів (як правило, раз у півріччя) • Формування іміджу учасника фінансового ринку 	<ul style="list-style-type: none"> • Додаткові витрати, пов'язані з реєстрацією та розміщенням позики • Можливість нецільового використання ресурсів • Ризик нерозміщення позики
Лізинг	<ul style="list-style-type: none"> • Можливість встановлення гнучкого графіку лізингових платежів • Зменшення оподаткованого прибутку • Зменшення податку на майно • Цільовий характер використання ресурсів 	<ul style="list-style-type: none"> • Наявність первинного внеску у вигляді авансового платежу • Збільшення відсоткової ставки (марка лізингової компанії)
Інвестиційний кредит	<ul style="list-style-type: none"> • Відсутність первинного внеску • Можливість зміни відсоткової ставки • Можливість включення витрат по погашенню відсотків у собівартість • Формування кредитного рейтингу 	<ul style="list-style-type: none"> • Фіксовані строки платежів з високою періодичністю (щомісячно) • Можливість нецільового використання ресурсів • Висока відсоткова ставка

сурси, порівнювані з розмірами облігаційних позик за дещо менших витрат по обслуговуванню боргу, сформулювати публічну кредитну історію, створити позитивний діловий імідж транспортної компанії на українському та міжнародному ринках капіталу.

Таким чином, розширення сфери застосування сучасних фінансових інструментів у системі інвестиційного управління та підвищення привабливості транспортних проектів для зовнішнього інвестора дозволить проводити активну інвестиційну політику, що забезпечить зростання ефективності та стійкість роботи компанії. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. www.ukrstat.gov.ua
2. www.uz.gov.ua
3. **Прейгер Д.** Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку / Д. Прейгер // Економіка України. – 2011. – № 6. – С. 50 – 58.
4. <http://www.mtu.gov.ua/uk/news.html>
5. **Труханов Ю. П.** Впровадження системи бюджетування на залізницях України / Ю. П. Труханов // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте :

Материалы Третьей Международной научно-практической конференции. – К. : ГЭТУТ, 2008. – С.166 – 168.

6. **Гурнак В. М.** Економіко-технологічні та фінансові засади на етапі становлення Українських залізниць / В. М. Гурнак, М. В. Гурнак // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 6. – С. 3 – 7.

7. **Резер С. М.** Транспортная стратегия России / С. М. Резер // Транспорт: наука, техника, управление. – 2004. – № 6. – С. 2 – 19.

8. **Белова А. Г.** Двустороннее соглашение как правовая основа взаимовыгодного стратегического партнерства между МПС России (ОАО «РЖД») и наиболее крупными грузоотправителями // Экономика железных дорог. – 2003. – № 1. – С. 8 – 14.

9. **Владимирская Н. И.** Проектное финансирование, как инвестиционный инструмент для развития транспортной отрасли Украины // Економічні інновації. – 2011. – № 46. – С. 305 – 315.

Науковий керівник: канд. екон. наук, проф.
А. М. Павліковський, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана.