

УДК 658.14:656.2

**ПРОЕКТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ В
ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

Дараган А. А., аспирант (УкрГАЗТ)

Инвестиционная деятельность на железнодорожном транспорте сейчас является одной из приоритетных, поскольку требуют незамедлительной реализации проекты по возобновлению экономического потенциала и развитию железнодорожной отрасли.

Для инвестирования развития железнодорожного транспорта Украины в современных условиях существуют следующие источники финансирования: бюджетные инвестиции; собственные средства Укрзалізниця; кредиты банков и международных финансовых организаций; доходы от совместной деятельности; лизинг. Однако, тенденция утраты экономического потенциала отрасли усиливаются, что является следствием отсутствия достаточного финансирования, и требует дальнейшей разработки проблемы финансового обеспечения развития железнодорожного транспорта.

В настоящее время в экономически развитых странах для реализации крупных инвестиционных проектов все чаще используется проектное финансирование.

В отечественной инвестиционной практике термин «проектное финансирование» часто отождествляется с обычным долгосрочным банковским кредитованием, однако в теории и практике управления инвестиционной деятельностью нет единого понимания проектного финансирования.

Проектное финансирование можно определить как финансирование долгосрочных инновационно-инвестиционных проектов, когда в качестве залога выступают активы данного проекта, а источником возврата средств являются денежные потоки, генерируемые самим проектом, что позволяет решить задачи формирования, распределения и исследования фондов денежных средств с целью создания уникального продукта за ограниченное время при минимально возможных издержках.

Специфика этого вида инвестирования состоит в том, что оценка затрат и доходов осуществляется с учетом распределения риска между участниками проекта.

Сложности применения проектного финансирования в полном объеме и смысле этого понятия в отечественной практике обусловлены следующим:

- внутренние источники долгосрочного финансирования не так хорошо развиты в стране, как в развитых странах;
- имеются несоответствия между доходами и займами внутри страны и обслуживанием долгов в валюте;
- острая нехватка специалистов по проектному финансированию.

Украинская экономика переживает глубокий инвестиционный кризис. Банковская система в свою очередь не готова к осуществлению методов проектного финансирования в полной мере. Укажем ряд причин и факторов, которые мешают на современном этапе осуществлять проектное финансирование: нестабильность отечественной экономики, высокие темпы инфляции, высокая задолженность украинских предприятий, нестабильность налогового законодательства, отсутствие опыта при финансировании инвестиционных проектов, неустойчивость общей экономической ситуации в стране.

Условия типичного применения методологии проектного финансирования в Украине заключаются в привлечении иностранных кредитов для финансирования крупных проектов, а также в предоставлении государственных гарантий компенсаций.

Таким образом, уровень проектного финансирования в Украине является достаточно низким, однако перспективность его использования на железнодорожном транспорте очевидна, что и обуславливает необходимость совершенствования инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте на основе предложенного инструментария проектного финансирования.

УДК 656.025.4

**СВІТОВИЙ ДОСВІД
ТРАНСПОРТУВАННЯ ПАЛИВНИХ
ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ
ТРАНСПОРТОМ**

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Густина і напрям перевезень паливних вантажів залежать від багатьох чинників, серед яких визначальним є рівень розвитку продуктивних сил, їх розподіл. В цьому відношенні Україна є одним з європейських регіонів суцільного економічного освоєння, що має в розпорядженні густу транспортну мережу, лінії якої у більшості випадків сходяться до великих промислових, адміністративних і культурних

центрів.

Аналіз даних перевізного і погрузо-розвантажувального процесу номенклатури паливних вантажів свідчить про значну долю паливних вантажів в загальному вантажообігу практично усіх видів транспорту. При цьому значною є і вантажна робота великих транспортних вузлів.

Огляд зарубіжних публікацій свідчить про те, що залізниці і вугільна промисловість стали нерозривно пов'язаними з часів парової тяги. Аналізуючи роботи залізничних компаній США на протязі останніх 150 років, можна зробити висновок, що потік твердого палива був і залишається пріоритетним на далекі відстані. За даними Асоціації Американських залізниць (AAR), в числі видатних споживачів палива стоять електростанції, куди підвозяться 61% всіх спеціалізованих вагонів.

Велика увага приділяється питанням діяльності вугільного коридору компанії UP (Union Pacific), де вже на протязі ряду років здійснюється експлуатація спеціалізованих вагонів нового покоління.

Новими в організації перевезень вугілля є спеціалізовані маршрутні потяги, а також змішані автомобільно-залізничні перевезення.

Перевезення твердого палива по європейським залізницям є проблемою, що знаходиться в загальній стратегії досліджень ряду міжнародних організацій таких, як Міжнародний союз залізниць (МСЖД), Співтовариство європейських залізниць (CER), Міжнародний союз громадського транспорту (UNIFE). Програма, розроблена вищеназваними організаціями, націлена на формування до 2020 року єдиної загальноєвропейської мережі залізниць і збільшення до цього часу об'єму вантажних перевезень більш ніж в три рази. У документі особливо відзначається істотне зростання міжнародних змішаних сполучень. Паралельно з цим перед європейськими залізницями поставлено завдання розвитку вагового руху, у тому числі перевезень вугілля на далекі відстані.

Досліджується ситуація з перевезеннями наливних паливних вантажів в Україні і за кордоном. У полі зору економістів мають місце підходи до виміру ефекту від енергозберіжних технологій при перевезеннях. Критично аналізуються причини втрати частини вантажів, що перевозяться. Автори приходять до висновку про необхідність розробки нового методологічного підходу до вибору транспортно-технологічних операцій і типів рухомого складу, що забезпечують мінімальну витрату палива і мінімальну втрату енергоресурсів.

Розглядаються проблеми енергобалансу сировинних ресурсів зарубіжних країн і постачання сировиною нафтопереробних підприємств.

Критично аналізується стан парку цистерн країн СНД, у тому числі України.

Найважливіше питання - ситуація з пропускною спроможністю перевалочних комплексів. Пропонується методика розрахунку пропускної спроможності перевалочних терміналів. Проаналізована ситуація з пропускною спроможністю перевалочних комплексів.

Звернена увага на доцільність оптимізації вантажопотоків експортних перевезень нафтопродуктів. У цьому сенсі заслуговує на увагу пропонування методика розрахунку ефективності організації перевезень нафтопродуктів маршрутами посилачів. Для практичної реалізації названого напрямку потрібне створення технологічного резерву порожніх цистерн певного якісного складу. Він потрібний не лише для згладжування добової нерівномірності вступу цистерн. Але і для кращого використання пропускних здібностей наливних пунктів, організації рівномірного наливання нафтопродуктів до того або іншого рухомого складу залежності від режиму роботи НПЗ і використання різних видів транспорту.

УДК 332.021(477)

ОСОБЕННОСТИ СТРУКТУРНОЙ ПОЛИТИКИ УКРАИНЫ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Глазкова А.С., студентка (УкрГАЗТ)*

Под структурной политикой понимается система мер, направленных на планомерную перестройку структуры общественного производства в соответствии с прогрессивными сдвигами в науке, технике и технологиях с учетом общественных и индивидуальных потребностей

Цель данного направления политики — стимулирование научно-технического прогресса, повышение конкурентоспособности национальной экономики, решение ряда социальных проблем. Конкретные формы реализации этой политики проявляются в селективной поддержке государством определенных отраслей и видов производства. Структурную политику можно рассматривать в широком и узком смысле. В первом случае подразумевается воздействие на всю совокупность структурных элементов в экономике. Речь идет о влиянии на отраслевые, территориальные и организационно-институциональные пропорции. Ко второму случаю относятся действия государства по косвенному регулированию соотношения размеров фирм, нахождению наиболее оптимальной пропорции между их размерами. Государственные меры по формированию инфраструктуры также относятся в