

сегодняшний день, совместно с субъектами Российской Федерации создано 10 пригородных пассажирских компаний, из них 6 – в 2006 году. Всего в период 2006-2007 годов планируется создание около 40 дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД" и совместных предприятий.

Тарифы на железнодорожные грузовые перевозки в 2007 году по информации Министерства транспорта России вырастут на 8 %, в 2008 году – на 6 % и в 2009 году – на 5,5 %.

Тарифы на пассажирские перевозки дальнего следования, как планируется, в 2007 году вырастут на 12 %, в 2008 году – на 11 % и в 2009 году – на 10 %. По информации Минтранса РФ, прогнозируемый рост тарифов на пассажирские перевозки – ниже прогнозируемого роста уровня жизни населения.

Субсидирование пассажирских железнодорожных перевозок в России увеличится в 2007 г до 16 млрд. рублей, в 2008 году – до 24 млрд. рублей.

Министерством транспорта России принято решение не повышать железнодорожные тарифы до уровня 100 % оплаты пассажирами. Начиная с 2007 года. Министерство транспорта России будет увеличивать выделение средств из федерального бюджета на покрытие убытков от железнодорожных пассажирских перевозок. Сейчас убыточность этого сектора в основном покрывают грузовые перевозки, на покрытие убытков железнодорожных пассажирских перевозок в 2006 году выделено 10,7 млрд. рублей из федерального бюджета.

### **ПРОБЛЕМИ ПОШУКУ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ДЖЕРЕЛ ІНВЕСТИЦІЙ**

Яковенко В. Г.

УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Високий рівень морального та фізичного зносу основних фондів залізничного транспорту робить актуальною задачу пошуку інвестиційних джерел його оновлення.

Власних коштів залізниць, до складу яких входять амортизаційні відрахування та прибуток, недостатньо для оновлення інфраструктури, а тим паче для фінансування інноваційних проектів залізниці. Тому проблема залучення стороннього капіталу та приваблення іноземних інвесторів постає досить гостро. Огляд публікацій по даній тематиці свідчить про те, що для залучення інвестицій на залізничному транспорті характерний тривалий термін окупності, який в свою чергу обумовлює високий рівень ризику втрат прибутку. Також на можливі інвестиції в галузь впливає інвестиційний клімат, який визначається: рівнем інфляції, податковим режимом, станом ринку капіталу, рівнем процентних ставок. Сукупність усіх цих факторів визначає рівень інвестиційної привабливості галузі для потенційних вітчизняних та зарубіжних інвесторів. На даний час відсоток сторонніх інвестицій в залізничний транспорт залишається на досить низькому рівні.

Отже механізм залучення стороннього капіталу залишається невизначеним.

Бюджетний дефіцит в Україні став головною перешкодою для інвестицій в розвиток промисловості. Вихід з економічної кризи державних суб'єктів ринку, в тому числі і залізниць, неможливий без створення умов для активізації інвестиційного процесу, без значного фінансового забезпечення.

В умовах постійного дефіциту інвестиційних ресурсів особливу увагу слід приділяти вибору напрямків інвестування та оцінці ефективності капіталовкладень. Та все ж таки базою для підтримки інвестиційних джерел галузі залишається амортизаційна політика. Одним із традиційних джерел фінансування інвестиційних проектів є отримання позик. Однак довгострокове кредитування залізничної галузі не знайшло широкого впроваджен-

ня за таких причин: великий ризик неповернення кредитів; дефіцит клієнтів, який визначає залежність банків від великих позичальників; система гарантій довгострокових інвестицій не розроблено. У випадку дефіциту ліквідного забезпечення підприємств, кошти можна отримати шляхом облігаційних позик і використувати ці кошти як для поповнення обігових коштів, так і для фінансування інноваційних проєктів.

На даний час виявлено, що об'єм дебіторської заборгованості може свідчити про актуальність для залізничного транспорту такого кредитного продукту, як факторинг.

Факторингове обслуговування представляє собою комплекс послуг, що забезпечує поповнення оборотних коштів клієнтів та знижує їх ризики і витрати при роботі з дебіторською заборгованістю.

Основна мета факторингу – це отримання коштів негайно або в строк, передбачений договором. В результаті продавець не залежить від платоспроможності покупця. Отже даний вид кредиту може бути застосований, як один із видів інвестиційних ресурсів.

Виходячи з вище сказаного проблема пошуку та впровадження альтернативних джерел інвестування залишається невирішеною. А звідси і проблема сталого розвитку та функціонування залізничного транспорту. Оскільки без оновлення інфраструктури та основних виробничих фондів, а також за відсутності впровадження передових новітніх технологій практично неможливо досягти конкурентостійкості та високої дієспроможності залізничного транспорту.