

УДК 351.812.5 (477)

Долгий А. О.,
Долгий О. О.,
Манзюк В. В.

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ ІНВЕСТУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Досліджено механізми державного регулювання процесу інвестування підприємств залізничної галузі, функції з державного управління якими виконує Державна адміністрація залізничного транспорту України.

Ключові слова: залізнична галузь, механізми, інвестиції, державне регулювання, управління.

За ринкових умов господарювання роль залізничної галузі, що перебуває у сфері управління Міністерства транспорту та зв'язку України, а функції з державного управління якою виконує Державна адміністрація залізничного транспорту України (далі – Укрзалізниця), набуває все більшого значення. Це, зокрема, зумовлено обсягами перевезень, що здійснюються залізницями, – понад 85 % вантажообігу (без трубопровідного транспорту) і майже 55 % пасажирських перевезень у країні. Водночас незадовільний стан, у якому, через обмеженість власних ресурсів, опинилися на сьогодні рухомий склад та інфраструктура Укрзалізниці, вимагає невідкладної ресурсної підтримки галузі, яка, до того ж, повною мірою відчуває на собі негативний вплив фінансово-економічної кризи. На забезпечення ресурсної підтримки галузі шляхом залучення додаткових інвестицій, власне, і спрямовується Програма інвестиційної діяльності Мінтрансзв'язку у 2009 р. [1], що розглядається нами як невід'ємний елемент реалізації Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту, схвалені розпорядженням Кабінету Міністрів України № 651-р. від 27.12.2006 р. Тому, на нашу думку, в умовах, що склалися, в інтересах ресурсного забезпечення успішного виконання державних і галузевих програм розвитку залізничного транспорту країни питання удосконалення державного регулювання процесу інвестування цієї галузі не повинно залишитися поза увагою органів державного управління.

Проблему інвестування, підвищення інвестиційної привабливості об'єктів національної економіки досліджували: О. Алімов, О. Амоша, О. Бідюк, І. Бланк, В. Бодров, Н. Боталова, О. Гордієнко, В. Горник, Н. Дацій, Г. Ейтутіс, А. Кабанов, О. Ляшенко, В. Микитенко, Л. Стариченко, О. Сторожук, Є. Стручкова, В. Федоренко, Л. Шкуріна, С. Янко та інші. Водночас, сучасний стан залізниць країни потребує подальших наукових розробок щодо вирішення актуальної проблеми їх розвитку, важливою складовою якого є забезпечення за рахунок інвестицій виконання державних і галузевих економічних та соціальних програм, пов'язаних із впровадженням нових технологій і забезпеченням конкурентоспроможності, підвищенням ефективності роботи залізничного транспорту.

Завданням дослідження є висвітлення механізмів державного регулювання процесу інвестування залізничної галузі України, управління якою здійснює Укрзалізниця. При виконанні завдання основна увага приділяється: дослідженню загальних питань державної інвестиційної політики, вивченню організації інвестиційної діяльності в залізничній галузі, визначенню недоліків податкової політики у цій сфері, обставин, що впливають на інвестиційну політику Укрзалізниці.

Для вирішення завдання дослідження спершу визначимося із поняттям інвестування та стратегічними цілями державної інвестиційної політики, що поширюються на всі галузі національного господарства.

Щодо загальних питань організації інвестиційної діяльності в країні, то правовий механізм її регулювання упорядковано низкою нормативно-правових актів – Законами України “Про інвестиційну діяльність” № 1560-ХІІ від 18.09.1991 р. і “Про режим іноземного інвестування” № 93/96-ВР від 19.03.1996 р.; Указами Президента України “Про додаткові заходи щодо збільшення надходжень інвестицій в економіку України” № 108/2001 від 22.02.2001 р. та “Про заходи щодо поліпшення інвестиційного клімату в Україні” № 1513/2005 від 28.10.2005 р.; Постановою Кабінету Міністрів України “Про затвердження Програми розвитку інвестиційної діяльності на 2002 – 2010 роки” № 1801 від 28.12.2001 р. тощо. На Укрзалізницю обов’язок здійснювати „реалізацію єдиної інвестиційної політики” покладено пп. 6 п. 4 Положення про Укрзалізницю, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 262 від 29.02.1996 р.

Провідним у системі нормативно-правового регулювання інвестиційної діяльності, на нашу думку, є Закон № 1560-ХІІ від 18.09.1991 р., у ст. 1 якого наведене таке визначення інвестиції – це “всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об’єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект”. Наведене тлумачення терміну “інвестиції” поширюється на всі галузі економіки і залізничну зокрема.

За допомогою аналізу наведених та інших чинних нормативно-правових актів можна виділити стратегічні цілі державної інвестиційної політики, що є міжгалузевими:

- 1) створення сприятливого інвестиційного клімату;
- 2) стимулювання капітальних вкладень у виробництво;
- 3) мобілізація всіх джерел інвестиційних ресурсів, їх ефективне використання тощо.

Інвестиційна політика повинна стимулювати інвестиційну та інноваційну активність господарюючих суб’єктів, збільшення джерел фінансування інноваційних процесів [2] – на основі покращення інвестиційної привабливості об’єктів інвестування. Відповідно, основною метою інвестицій у розбудову залізничної галузі є “забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту для своєчасного і якісного задоволення потреб населення всіх галузей народного господарства у необхідних перевезеннях і послугах, підтримки обороноздатності держави, зростання економічного потенціалу країни” [3], що вимагає належного фінансування галузі.

Згідно з наведеними цілями, одним із головних завдань інвестиційної політики держави є збільшення обсягу інвестиційних ресурсів за рахунок усіх джерел фінансування (кредитні ресурси комерційних банків, кошти приватних та іноземних інвесторів, кредитні лінії, бюджетні і власні кошти підприємств тощо) [4], кошти яких повинні спрямовуватися на задоволення нагальних потреб та перспективний розвиток залізничної галузі.

Наразі, за оцінками фахівців залізничної справи, впродовж 2000 – 2007 рр. інвестиційні потреби вітчизняних залізниць задовольнялися лише на 30 – 35 %. За рахунок власних коштів забезпечувалося 20 – 28 % цих потреб і ще 10 – 18 % становили залучені кошти. У 2008 р. ситуація також не покращилась. А якщо прискіпливіше проаналізувати “Програму інвестиційної діяльності Мінтрансв’язку у 2009 році” (табл. 1), до сфери управління якого віднесено Укрзалізницю, то цілком

обґрунтовано можна стверджувати, що, незважаючи на очевидне стратегічне значення для держави залізничної галузі, всі проголошені програми щодо її розвитку значною мірою є декларативними, оскільки належне фінансування їх реалізації бюджет України не передбачає.

Таблиця 1

**Інвестиційні проекти залізничного транспорту
(загальна кількість проектів – 13)**

№ з/п	Джерела фінансування	Всього (млн грн.)	Питома вага (%)	Зокрема на 2009 р. (млн грн.)	Питома вага (%)
1	Державний бюджет	683,2	2,48	–	–
2	Місцеві бюджети	–	–	–	–
3	Власні кошти	16548,2	60,12	5698,8	65,34
4	Залучені кошти	10294,4	37,40	3022,4	34,66
5	Всього	27525,8	100	8721,2	100

Дійсно, на 2009 р. на інвестиційні проекти Укрзалізниці з бюджетів – Державного і місцевих – не передбачено жодної копійки. До того ж, 5698,8 млн грн. або 65,34 % річного обсягу фінансування інвестиційних проектів залізничного транспорту Мінтрансв'язку вважає за можливе залучити за рахунок власних коштів Укрзалізниці, поклавши на неї обов'язок відшукати ще 3022,4 млн грн. або 34,66 % річного обсягу фінансування з інших джерел. Не кращі перспективи щодо фінансування інвестиційних проектів залізничного транспорту накреслені відомчою Програмою взагалі: 16548,2 млн грн. або 60,12 % – за рахунок власних коштів Укрзалізниці, 10294,4 млн грн. або 37,40 % – залучені кошти; лише на суму 683,2 млн грн. або 2,48 % необхідних коштів передбачено фінансуванням із Державного бюджету. Участь місцевих бюджетів у фінансуванні інвестиційних проектів залізничного транспорту не передбачена. Хоча кошти для розвитку вітчизняних залізниць потрібні і не малі. Цього, зокрема, вимагає й те, що на сьогодні на стадії реалізації знаходиться декілька інвестиційних проектів Укрзалізниці, завершення яких потребує додаткового фінансування. Серед них [5]:

– проект “Упровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України” (необхідна сума кредиту становить 120 млн дол. США);

– реалізація комерційного проекту “Закупівля рухомого складу для потреб залізничного транспорту України”, метою якого є придбання сучасних вантажних вагонів (сума кредиту – 65,2 млн дол. США);

– проект “Модернізація залізничного напрямку Полтава – Кременчук – Бурти – Користівка з метою забезпечення енергозбереження при перевезеннях залізничним транспортом”, загальна вартість реалізації якого становить 315 млн євро (з урахуванням будівництва другої колії);

– на стадії підготовки перебуває спільний зі Світовим Банком проект : “Підвищення пропускної спроможності залізничного напрямку Знамянка – Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой”, загальна вартість якого становить 1160 млн дол. США (Світовий Банк розглядає можливість фінансування на суму 500 млн дол. США, залишок – 660 млн дол. США – власні кошти залізниць) тощо.

Доцільно наголосити також, що заходам, спрямованим на залучення інвестицій у залізничну галузь, притаманна “вузька” спрямованість стосовно об’єктів інвестування. Це, переважно, інфраструктура, техніка, рухомий склад тощо. Інвестпроекти не завжди передбачають вирішення проблем відтворення та розвитку людського капіталу. До того ж, якщо звернутися до вітчизняної практики управління трудовими ресурсами транспортного комплексу, то з цієї позиції знаковою, на нашу думку, є Постанова Верховної Ради України “Про заходи щодо впорядкування Державного бюджету України” № 1047-VI від 03.03.2009 р., якою на Кабінет Міністрів України покладено обов’язок “...прийняти рішення щодо зменшення вдвічі фонду оплати праці державних підприємств-монополістів...”, до яких належать і підприємства Укрзалізниці. Виникає запитання: “Чи зможе за такої державної “підтримки” керівник будь-якого підприємства, не тільки залізничного, забезпечити його успішне функціонування?”. Відповідь очевидна – навряд чи. За цих умов узагалі успішна реалізація внутрішньої політики залізничної галузі щодо її розвитку і підвищення ефективності виробничої діяльності є сумнівною.

До того ж у теорії доведено, що такий підхід до управління трудовими ресурсами є безперспективним. Російські дослідники Л. Шкуріна та Є. Стручкова обґрунтовано стверджують: “в умовах обмеженості всіх видів ресурсів, зокрема фінансових, інвестиції у трудові ресурси можуть розглядатися як пріоритетний напрямок розвитку залізничного транспорту. Витрати на підвищення якості людського капіталу є основоположною умовою розвитку галузі загалом” [6]. Це положення цілком узгоджується із міжнародним стандартом “Інвестори в людей” (Investors in People) – інноваційною системою управління людськими ресурсами.

Отже, одна з вимог сьогодення полягає в уточненні політики інвестування залізничної галузі, зміщенні акцентів у державній підтримці її розвитку в напрямку збільшення інвестування в людський капітал, зокрема:

- професійну освіту, стажування, перепідготовку і підвищення кваліфікації персоналу підприємств залізничного транспорту;
- систему оплати праці, преміювання, забезпечення соціальних гарантій залізничників;
- систему охорони праці, лікування, медичне страхування та реабілітацію;
- підбір, заміну, ротацію персоналу підприємств Укрзалізниці та створення сприятливих індивідуальних (групових) умов праці.

За існуючих обставин, в яких опинилися вітчизняні залізниці, особливої ваги набуває пошук джерел інвестування та удосконалення організаційного механізму державного регулювання процесу інвестування залізниць.

Зазначимо, що фінансування розвитку залізничного транспорту може здійснюватися із таких джерел:

- 1) за рахунок державної підтримки – з бюджету, оцінка якого наведена вище;
- 2) за власні кошти підприємств залізничного транспорту, що є доволі обмеженими;
- 3) шляхом інвестування – фінансового, реального, приватного або державного, зокрема прямого іноземного.

У науковій літературі, присвяченій дослідженню економічних та організаційно-правових механізмів регулювання інвестиційної діяльності та покращенню інвестиційного клімату, як на важливий елемент вказується на відповідні організаційні структури, що повинні бути утворені для роботи з інвестиціями [7].

На державному рівні організаційне забезпечення інвестиційної діяльності здійснюється Державним агентством України з інвестицій та інновацій. Спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади із забезпечення проведення

державної політики у сфері сприяння іноземному інвестуванню національної економіки, що в умовах фінансово-економічної кризи, за обмеженістю власних ресурсів, є, безперечно, пріоритетним і для залізничної галузі, є Національне агентство України з іноземних інвестицій та розвитку (далі – Укрзовнішінвест), утворене Постановою Кабінету Міністрів України № 48 від 28.01.2009 р.

Щодо Укрзалізниці, то, як свідчить аналіз її організаційної структури, не зважаючи на масштабність завдань із залучення інвестицій, такий підрозділ у структурі цього органу управління відсутній. Хоча завдання щодо інвестування галузі Укрзалізниці поставлено.

Відповідно до Тимчасового розподілу обов'язків між заступниками Генерального директора Укрзалізниці [8] (далі – Розподіл обов'язків) завдання з реалізації інвестиційної політики в залізничній галузі покладено на першого заступника Генерального директора Укрзалізниці (ЦЗ-1). На іншого заступника Генерального директора (ЦЗО) покладено обов'язки координації діяльності підприємств залізничного транспорту щодо впровадження та виконання інвестиційних проектів, а також забезпечення моніторингу цін на рухомий склад, колійну техніку та інші засоби, що підлягають закупівлі залізницями, відповідно до інвестиційних планів. Ще один заступник керівника Укрзалізниці (ЦЗМ) відповідає за питання, які, хоч і побічно, але все ж стосуються фінансового забезпечення залізниць, особливо, якщо розглядати їх з огляду можливостей залучення іноземних інвестицій: збільшення валютних надходжень, взаємовигідне міжнародне співробітництво, здійснення взаємодії з питань комерційної діяльності залізничного транспорту з відповідними органами управління країн-учасників Співдружності Незалежних Держав та інших країн.

Таким чином, завдання з організації інвестиційної підтримки залізничного транспорту в Укрзалізниці на сьогодні розпорошено за різними напрямками управління залізницями й організаційною структурою цільового призначення не забезпечено. Вочевидь, такий підхід у залізничному відомстві держави до регулювання процесу інвестування галузі не сприяє підвищенню ефективності роботи на цьому напрямку і вимагає перегляду.

У зазначеному контексті, на нашу думку, було б доцільно у структурі Укрзалізниці створити – у межах штатної чисельності, за рахунок перерозподілу штату – спеціальний підрозділ – управління (відділ) інноваційно-інвестиційного забезпечення залізничного транспорту та міжнародних зв'язків із фінансових питань (пп.1 п.5 Положення про Укрзалізницю від 29.02.1996 р. надає їй право “безпосередньо взаємодіяти з відповідними органами інших держав й укладати з ними договори (угоди) з питань, що належать до її компетенції”). Для цього потрібно внести відповідні зміни в організаційну структуру і Розподіл обов'язків. Підпорядковуватися цей підрозділ повинен одному із керівників Укрзалізниці і виконувати такі основні завдання з:

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері інвестування залізничної галузі;
- розробки інвестпроектів та планів інвестиційного розвитку залізничної галузі;
- пошуку пріоритетних напрямків інвестування підприємств залізничного транспорту;
- розробки й упровадження заходів з удосконалення інвестиційної політики Укрзалізниці тощо.

Наступний аспект проблеми, який ми спробуємо окреслити, – це недоліки податкової політики держави у сфері інвестування. У цьому контексті, на нашу думку, заслуговує уваги думка О. Гордієнка, який наголошує на існуванні істотних прорахунків у виробленні державної податкової політики, яка б надала змогу ефективніше стимулювати інвестиційний клімат в Україні. Окрім цього, О. Гордієнко вказує на “втєчу” національного капіталу за кордон, явище, що є визначальною рисою вітчизняної економіки і яке аж ніяк не стимулює іноземних інвесторів. Бо ніхто не буде інвестувати економіку, де більше половини доходів привласнюється, зокрема і шляхом виведення їх у “тінь”, ухилень від сплати податків, і вивозиться за кордон, замість того, щоб інвестувати вітчизняну економіку. З огляду на це, одним із основних напрямків пошуку внутрішніх резервів інвестування є легалізація вітчизняних капіталів та їх переведення від “тіньового” обігу до ринку інвестиційних ресурсів. Таким важелем державного регулювання і повинна бути податкова система [9], що відбувається, на жаль, не завжди.

З огляду на зазначене вище, привертають увагу зміни, що внесені восени 2008 р. наказом Державної податкової адміністрації (далі – ДПА) України № 560 від 01.09.2008 р. – у чинне Положення про реєстрацію платників податку на додану вартість (далі – ПДВ), затверджене наказом ДПА України № 79 від 01.03.2000 р. Ці зміни набули чинності з 20.10.2008 р. Відповідно до останніх змін, викладених у вступі до цього положення, тепер інвестор може бути зареєстрований платником ПДВ, якщо під час дії угоди про розподіл продукції він сплачує податок із урахуванням особливостей, передбачених Законом України “Про угоди про розподіл продукції” № 1039-XIV від 14.09.1999 р. Ст. 25 “Податки, збори та страхові внески, що сплачуються під час виконання угоди про розподіл продукції” цього закону визначає, що протягом строку дії угоди щодо стягнення з інвестора загальнодержавних та місцевих податків і зборів (обов’язкових платежів) “замінюється розподілом виробленої продукції між державою та інвестором на умовах такої угоди”. Ураховуючи вітчизняні “особливості” відшкодування ПДВ, що частіше відбувається в непрозорих умовах, навряд чи нововведення ДПА України сприятимуть стимулюванню інвестиційної діяльності іноземців.

З огляду на зазначене вище, зауважимо, що проведені дослідження та узагальнення результатів наукових публікацій фахівців, роботи яких присвячені проблемам реалізації державної політики у соціально-економічній сфері шляхом залучення вітчизняного й іноземного капіталу, удосконаленню державних механізмів економіко-правового й організаційного забезпечення інвестиційної діяльності зарубіжних і вітчизняних інвесторів, дозволяє звернути увагу на, принаймні, три групи взаємопов’язаних обставин, які потребують урахування у практиці державного управління залізними при розробці заходів інвестиційної політики як такі, що характеризують певні важливі аспекти досліджуваного питання:

1. Група обставин, яка є загальною і стосується інвестування розвитку всіх сегментів національної економіки та свідчить про:

– існуючу загальну потребу в активізації інвестиційного процесу з метою проведення ефективної інноваційної перебудови всього економічного комплексу України і нарощування темпів виробництва (С. Стефанович) [10];

– організаційну неспроможність держави забезпечити надходження необхідного обсягу інвестицій в економіку України й, з огляду на це, потребу переосмислення місця і ролі процедур стимулювання інвестиційної активності (М. Серебрянський) [11];

– необхідність створення стабільного і сприятливого для економіки України та іноземних інвесторів законодавства (О. Анісімова) [12];

– доцільність пошуку додаткових джерел інвестиційних ресурсів і вироблення умов для погашення кредитів із метою попередження зловживань із боку суб'єктів господарювання та підвищення стимулів ефективного використання державних коштів (Ю. Семенець) [13].

2. Група обставин, що характеризує податковий аспект інвестиційної політики держави і вказує на:

– недовершену національну податкову систему і незадовільний стан організації діяльності органів ДПС, поширення порушень законодавства про податки, налагоджені і тісні зв'язки представників державного апарату з кримінальними структурами як взаємодоповнюючими факторами, які перешкоджають надходженню інвестицій (О. Сторожук) [14];

– занадто фіскальне спрямування податкової системи України і високий рівень корумпованості, що є однією із головних перешкод на шляху до ефективної інвестиційної діяльності в державі (І. Грицаєнко) [15];

– високу чутливість інвестиційних рішень до структурних змін у податковій системі, нагальну потребу у виробленні і запровадженні дієвих податкових стимулів, істотну значущість та врахування ключового впливу системи державного контролю щодо податкових надходжень на інвестиційну політику (Л. Шостак, О. Бадрак) [16];

– необхідність забезпечення рівного підходу до оподаткування різних сегментів ринку, податкового стимулювання інвестицій та прагнення до гармонізації національних норм податкового законодавства з міжнародними стандартами (Г. Калач, С. Іванова) [17].

3. Група обставин, що характеризує залізничну галузь як об'єкт інвестування і дає підстави наголосити на:

– зношуванні основних фондів залізниць, яке збільшується і за різними оцінками вже сягнуло майже 80 %;

– необхідності модернізації інфраструктури залізниць, терміни і плани ремонту об'єктів якої, через брак коштів, залізниці не в змозі реально виконувати, що, зокрема, створює умови для підвищення рівня небезпеки руху залізничними магістралями, обмежує швидкість пересування ними;

– критичних термінах експлуатації значної частини вагонів і локомотивів, завершенні нормативних термінів служби рухомого складу і через це – його скороченні, та, з огляду на зазначене, можливості зниження конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг;

– відсутності за цього фінансової підтримки Укрзалізниці із Держбюджету, практично, до 2008 р., незважаючи на те, що залізниці є бюджетоутворюючими підприємствами, а Законом України “Про залізничний транспорт” № 273/96-ВР від 04.07.1996 р., наприклад, ст. 7 і ст. 9 передбачені компенсації збитків залізниць за перевезення пільгових категорій пасажирів, а за ст. 10 цього закону будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання рухомого залізничного складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого сполучення здійснюються за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень;

– нагальній потребі комплексної модернізації залізничної галузі країни, що передбачають державні та галузеві програми, реалізація положень яких у практику гальмується, оскільки не можлива без залучення додаткових коштів.

Висновки

1. Проведений науковий пошук ще раз підтвердив, що особливості функціонування вітчизняних підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі полягають у дефіциті коштів, високому ризику капіталовкладень, повільному темпі і незавершених процесах реформування галузі, наявності у галузі застарілої техніки, рухомого складу, залізничного полотна, необхідності посилення виробничого потенціалу тощо, головне – недостатньому обсязі капіталовкладень та інвестицій, механізми залучення яких потребують удосконалення на основі подальших наукових досліджень.

2. Актуальною вимогою сьогодення є необхідність додаткових вкладень – грошових, майнових тощо у залізничну галузь, її трудові ресурси, тобто інвестування в розвиток, наслідком чого повинно бути оновлення вітчизняних залізниць.

3. Запропоновані вище заходи щодо удосконалення державного регулювання процесу інвестування підприємств Укрзалізниці, на нашу думку, сприятимуть підвищенню ефективності і якості функціонування залізничного транспорту країни, його сталому розвитку, зміцненню позицій залізничної галузі на ринку транспортних послуг, зокрема й міжнародному.

Література

1. Програма інвестиційної діяльності Мінтрансв'язку у 2009 році [Електронний ресурс] : за матеріалами Міністерства транспорту та зв'язку України // Режим доступу : <http://www.mintrans.gov.ua/uk/investing/10399.html>.

2. Кокурин Д. И. Инновационная деятельность [Текст] : [монографія] / Дмитрий Иванович Кокурин. — М. : Экзамен, 2001. — С. 425.

3. Эйтутис Г. Д. Оценка экономической эффективности инвестиций на железных дорогах Украины в условиях ограниченных ресурсов / Г. Д. Эйтутис // Залізничний транспорт України [Текст]. — 2006. — № 6. — С. 75.

4. Економічні та організаційно-правові аспекти іноземних інвестицій в Україні [Текст] : монографія / [В. Г. Федоренко, Т. О. Проценко, В. В. Солдатенко та ін.]. — Ірпінь : Національна Академія ДПС України, 2004. — С. 100.

5. Генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк – про пріоритети галузі [Електронний ресурс] : за матеріалами Укрзалізниці // Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua/?m=all.structure.today&lng=uk>.

6. Шкурина Л. В. Формирование трудовых ресурсов в условиях инновационного развития железнодорожного транспорта / Л. В. Шкурина, Е. В. Стручкова // Экономика железных дорог [Текст]. — 2004. — № 8. — С. 64; 69.

7. Економічні та організаційно-правові аспекти іноземних інвестицій в Україні... — С. 203.

8. Порядок прийому зі службових та особистих питань в Державній адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця) [Електронний ресурс] : за матеріалами Укрзалізниці // Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua/?m=all.structure.direction&lng=uk>.

9. Гордієнко О. Вплив податкової та амортизаційної політики держави на інвестиційний клімат в умовах ринкових відносин / О. Гордієнко // Збірник наукових праць Академії ДПС України [Текст]. — 2002. — № 3 (17). — С. 59.

10. Стефанович Є. А. Підходи до оцінки привабливості інвестиційного клімату / Є. А. Стефанович // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право) [Текст]. — 2007. — № 3 (38). — С. 35.

11. Серебрянський М. Сучасна практика податкового стимулювання інвестиційної активності в індустріально розвинених країнах / М. Серебрянський // Збірник наукових праць Академії ДПС України [Текст]. — 2003. — № 2 (20). — С. 93, 94.

12. Анісімова О. А. Законодавчі передумови залучення іноземних інвестицій через банківську систему України / О. А. Анісімова // Науковий вісник Національної Академії ДПС України (економіка, право) [Текст]. — 2005. — № 1 (28). — С. 182.

13. Семенець Ю. П. Інвестиційні податкові кредити як фактор фінансового розвитку регіону / Ю. П. Семенець // Науковий вісник Національної Академії ДПС України (економіка, право) [Текст]. — 2005. — № 5 (32). — С. 56—60.

14. Сторожук О. Умови залучення іноземних інвестицій в економіку України / О. Сторожук // Збірник наукових праць Академії ДПС України [Текст]. — 2003. — № 2 (20). — С. 85—92.

15. Грицаєнко І. А. Фіскальні аспекти залучення іноземного капіталу / І. А. Грицаєнко // Науковий вісник Національної Академії ДПС України (економіка, право) [Текст]. — 2007. — № 1 (36). — С. 95.

16. Шостак Л. Роль фіскальної політики у формуванні інноваційного типу розвитку національної економіки / Л. Шостак, О. Бадрак // Збірник наукових праць Академії ДПС України (економіка, право) [Текст]. — 2002. — № 2 (16). — С. 41.

17. Калач Г. М. Проблеми та напрями удосконалення оподаткування у сфері спільного інвестування / Г. М. Калач, С. М. Іванова // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право) [Текст]. — 2007. — № 4 (39). — С. 110.

**A. Dolhyi,
O. Dolhyi,
V. Manzyuk**

MECHANISM OF STATE REGULATION CONCERNING INVESTMENT PROCESS OF RAILWAY BRANCH

Mechanism of state regulation concerning investment process at railway branch enterprises are investigated, and also state administration functions which fulfil State Administration of Railway transport of Ukraine.

Key words: railway branch, mechanisms, investments, state regulation, administration.