

**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОДЕРНІЗАЦІЇ  
ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

**FINANCIAL PROVISION FOR MODERNIZATION OF RAILWAY INDUSTRY  
OF UKRAINE**

*канд. екон. наук О.О. Коковіхіна, канд. екон. наук Д.І. Бойко,  
канд. екон. наук Н.М. Лисьонкова, канд. екон. наук О.А. Єрмоленко  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*O.O. Kokovikhina, PhD (Econ.), D.I. Boiko, PhD (Econ.),  
N.M. Lysonkova, PhD (Econ.), O.A. Yermolenko, PhD (Econ.)  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Одним з основних пріоритетів української державної політики є Європейська інтеграція. Проте транспортна система країни, у тому числі залізничної галузі, все ще не відповідає стандартам, нормам і вимогам Європейського Союзу, відзначається суттєвим відставанням щодо законодавчої та нормативно-технічної бази, інфраструктури та якості тягового рухомого складу. Найгострішою проблемою тут є стан рухомого складу, який в результаті недофінансування в попередні періоди потребує масштабного оновлення.

Основні засоби залізничної галузі знаходяться в критичному стані, а способи і методи, що використовуються залізницями для зупинення критичного їх зносу є недовірливими. Великий ступінь фізичного і морального зносу, терміни амортизації, що закінчилися є головними причинами дефективності самофінансування, наслідком чого є те, що залізничний транспорт потребує значних позикових та залучених ресурсів [1].

Аналіз засвідчує, що для модернізаційних проектів Укрзалізниця широко використовує лише власні кошти та банківські кредитні кошти. Проте використання переважно зовнішніх банківських кредитів для залізничних проектів створює небезпеку втрати фінансової незалежності Укрзалізниці та її збанкрутування [2].

Серед інших джерел для модернізації основних фондів Укрзалізниці є можливість використовувати лізинг. Компанія GE Transportation і ПАТ "Укрзалізниця" уклали рамкову 15-річну угоду вартістю близько \$1 млрд про партнерство в оновленні та модернізації рухомого тягового складу. Перший етап якої передбачає постачання наприкінці 2018 року та в першому кварталі 2019 року 30 вантажних дизельних локомотивів GE TE33A с рівнем локалізації 10%. Також було укладено договір купівлі-продажу між GE і державним Укрексімбанком,

оцінюваний у \$140 млн. Держбанк потім передасть тепловози у фінансовий лізинг "Укрзалізниці".

«Укрзалізняця» в 2018 році передбачила залучення запозичень у сумі 18,7 млрд грн, зокрема випуск внутрішніх облігацій на 2 млрд грн і повернення позик у сумі 14,4 млрд грн, виходячи з розрахунку по курсу 29,2 грн/\$ 1 [3].

30 жовтня 2010 р. набув чинності Закон України "Про державно-приватне партнерство", яким визначено організаційно-правові засади взаємодії державних партнерів із приватними та основні принципи державно-приватного партнерства. Цей закон визначив нові підходи до співпраці держави, органів місцевого самоврядування та приватного бізнесу у реалізації інфраструктурних проектів, які є важливими для розвитку економіки, забезпечення належного рівня життєдіяльності суспільства, підвищення якості життя громадян [4].

Новою перспективною формою фінансування інфраструктурних проектів на Україні можуть стати інфраструктурні облігації. Верховна Рада 10 жовтня 2013 року прийняла в першому читанні законопроект № 2072 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України відносно емісії цінних паперів», який регламентує випуск інфраструктурних облігацій для фінансування інфраструктурної модернізації в рамках державно-приватного партнерства [5].

Інфраструктурними є облігації, що випускаються для залучення фінансування об'єктів інфраструктури. Як правило, це облігації з терміном обігу не менше 5 років, а в більшості випадків їх обіг розрахований на термін від 15 до 20 років (тобто їх терміновість порівнянна з терміновістю пенсійних зобов'язань).

Привабливість таких облігацій у порівнянні з іншими інструментами може бути досягнута за рахунок податкових пільг, або інших гарантій держави, що надаються як щодо основної суми боргу за облігаціями, так і по відношенню до належних із них доходів, одержуваних інвесторами за надання грошових коштів на здійснення проекту. З досвіду інших країн, наявність зазначених переваг у даного виду паперів викликає до них підвищений інтерес з боку учасників фондового ринку, починаючи від портфельних інвесторів і закінчуючи страховими компаніями і пенсійними фондами.

Інфраструктурні облігації отримали широке застосування у багатьох країнах: США, Австралії, Чилі, Індії тощо [6].

Випуск інфраструктурних облігацій дозволяє задовольнити потреби держави і приватного бізнесу в інвестиційних ресурсах, а також запропонувати ринку новий вид цінного паперу, що працює тривалий термін і є досить прибутковим.

[1] Гурнак В.М. Фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс]/В.М. Гурнак, Г.П. Савіцька//Економіка. Менеджмент. Бізнес.–Київ, 2013. –№ 3 (13) -С. 66-71.

[2] Ейтутіс Г. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації / Г. Ейтутіс, О. Никифорок, О. Бойко. // Економіст. – 2012. – №8. – С. 64–69.

[3] Кабмін схвалив випуск облігацій "Укрзалізниці" на 2 млрд грн у 2018 році (назва з екрану) <http://ua.interfax.com.ua/news/economic/485556.html>.

[4] Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 № 2404-VI – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.

[5] Законопроект № 2072 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України відносно емісії цінних паперів» <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/651-18>.

[6] Никифорок О. І. Інфраструктурні облигації як інструмент залучення інвестицій для потреб модернізації в практиці зарубіжних країн [Електронний ресурс] / О. І. Никифорок, І. К. Чукаєва // Ефективна економіка. – 2014. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2926>.

**УДК 338.47**

## **МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ**

### **METHODOLOGICAL BASES OF EVALUATION OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT POTENTIAL IN COUNTRY**

*д-р екон. наук О.В. Комеліна, д-р екон. наук В.П. Дубіщев,  
канд. екон. наук Н.Л. Панасенко, канд. фіз.-мат. наук М.В. Лисенко  
Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка  
(м. Полтава)*

*O.V. Komelina, D.Sc. (Econ.), V.P. Dubischtev, D.Sc. (Econ.),  
N. L. Panasenko, PhD (Econ.), M. V. Lysenko, PhD (Physico-math.)  
Poltava National Technical Yuri Kondratyuk University (Poltava)*

Аналіз існуючих методологічних підходів до дослідження транспортного потенціалу країни свідчить про відсутність єдиного розуміння щодо змісту цього поняття, а також наявність різноманітності підходів щодо оцінювання його розвитку [1-5]. Привертає увагу підхід, що пропонує Алькема В.Г.: оцінка сталого розвитку транспортного потенціалу країни повинна здійснюватися на підставі аналізу інтересів суб'єктів транспортної системи та оцінки ефективності стратегій їхньої реалізації в конкретних економічних умовах [6]. Не менш важливим є управлінський підхід щодо вивчення транспортного потенціалу як результату функціонування транспортної системи країни та її підсистем, що дає змогу здійснювати аналіз, контроль, облік, планування, прогнозування та регулювання діяльності даної галузі у цілому. Для вирішення даних проблем необхідно підвищення ефективності управління єдиною транспортною системою, що вимагає вдосконалення інформаційно-аналітичного забезпечення даної галузі. Важливою складовою частиною такого забезпечення є методика інтегрального оцінювання, що дає можливість для аналізу, контролю, обліку, планування, прогнозування та регулювання діяльності даної галузі.

Оскільки контроль великої кількості різноманітних показників діяльності транспортної системи та формування її потенціалу є складною задачею, бажано систематизувати дані показники та визначити комплексні оцінки всієї системи та