

[2] Шандер О.Е. Удосконалення організації залізничних швидкісних пасажирських перевезень в умовах коливання пасажиропотоків / О.Е. Шандер, Д.Б. Ярмак, О.Ю. Федоренко // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті : тези стендових доповідей та виступів учасників 34-ї міжнародної науково-практичної конференції "Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті" (Харків, 29 жовтня, 2021 р.). – 2021. – Т. 26 № 3 (додаток). – С. 32.

[3] Грушевська Т.М. Організація високошвидкісних перевезень в умовах реформування залізничного транспорту. Залізничний транспорт України. 2013. №1. С. 16 – 19

УДК 330.322:656.2

ДОСЛІДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕНДЕНЦІЙ У СФЕРІ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИМИ ВИТРАТАМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

RESEARCH OF INNOVATION TRENDS IN THE FIELD OF INVESTMENT COST MANAGEMENT IN RAIL TRANSPORT

докт. екон. наук О. Г. Кірдіна, канд. екон. наук О. Д. Стешенко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D.Sc. (Econ.) O. H. Kirdina , PhD (Econ.) O. D. Steshenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Вже понад двадцять років у світі триває активна імплементація та масштабування цільових орієнтирів екологічної та соціальної стійкості, затверджених на початку 2000-х років як «Цілі розвитку тисячоліття» і надалі переглянуті в рамках порядку денного на період до 2030 року. Попри тривалий час реалізації таких ініціатив поки не вдалося досягти суттєвого прогресу в досягненні цілей стійкого розвитку, зберігається значна неоднорідність темпів та масштабів їх реалізації. Як свідчать результати обговорення ключових глобальних викликів на Всесвітньому економічному форумі 2025 року і до нині значного схвилювання викликають світові викиди вуглецю, економічна нерівномірність розвитку окремих територій та країн і уповільнення темпів реалізації ініціатив, спрямованих на забезпечення довгострокового стійкого розвитку.

У значній мірі така ситуація зумовлена загостренням політичного суперництва та міждержавних конфліктів, посиленням соціальної поляризації та неоднозначністю оцінювання ефективності зусиль щодо сталого розвитку. Все це в сукупності підірвало віру в доцільність реалізації глобальних соціальних та екологічних ініціатив і вже сьогодні можна побачити як значною кількістю країн скорочується або і взагалі припиняється фінансування таких проєктів. З огляду на зазначене викликає зацікавлення питання реалізації сталих практик бізнес-суб'єктами, зокрема

залізничного транспорту, які в останні роки приділяють активну увагу стійким ініціативам, і пріоритетних напрямів інвестиційного забезпечення їх реалізації для досягнення довгострокової життєздатності підприємств.

Аналіз процесів функціонування та розвитку залізничних компаній світу свідчить, що в останні роки залізниці стикаються з серйозною проблемою постійного нарощення витрат як операційного, так й інвестиційного характеру. Виникнення такої проблеми зумовлено впливом як загалом інфляції та подорожчання енергоносіїв, так і безпосередньо високою вартістю модернізації залізничного інфраструктури і впровадженням екоорієнтованих технологій. Перехід на більш екологічні технології, такі як електрифікація мережі та впровадження альтернативних джерел енергії, є доволі капіталомістким і потребує значних інвестицій. Галузь неодноразово стикалася з труднощами, пов'язаними з високими витратами на експлуатацію дизельних локомотивів, їх низькою екологічністю і зважаючи на застарілість та зношеність складністю технічного обслуговування. Тому на зміну таким морально та фізично застарілим конструкціям приходять інноваційні моделі, зокрема акумуляторні локомотиви та рухомий склад на водневих паливних елементах.

Оскільки значна кількість ініціатив, які сьогодні реалізуються в залізничній галузі, мають так званий «сталий» характер, слід розглянути інноваційні інвестиційні рішення в цьому напрямі. Особливого зацікавлення викликають домінуючі на сьогодні тенденції сталого фінансування, які включають «зелені» облігації, інтеграцію ESG (Environmental, Social, Governance – екологія, соціальна відповідальність, корпоративне управління), ціноутворення на викиди вуглецю тощо. Провідні світові експерти зі сталого розвитку зазначають, що у 2025 році особлива увага інвесторів буде зосереджена на фінансуванні екологічно орієнтованих проєктів. Так, наприклад, вже сьогодні здійснюється торгівля викидами вуглецю через систему квот, яка дозволяє компаніям купувати або продавати права на викиди парникових газів. Основний механізм – Emission Trading Scheme (ETS), яка функціонує за принципом «обмежуй і торгуй» (cap-and-trade). Уряд визначає загальний ліміт на викиди CO₂, а підприємства отримують квоти, які можуть використати або реалізувати. Якщо компанія зменшує обсяги своїх викидів, вона має можливість продати невикористані квоти іншим підприємствам, які перевищили свої дозволені ліміти. Це сприяє впровадженню екологічних технологій та зменшенню рівня забруднення. У країнах ЄС також застосовується механізм вуглецевого коригування імпорту (CBAM), який зобов'язує імпортерів звітувати про викиди вуглецю, пов'язані з виробництвом товарів, що надходять до ЄС, та сплачувати відповідний збір. Україна, як кандидат на вступ до ЄС, поступово адаптує своє законодавство до європейських норм, що передбачає впровадження аналогічних механізмів регулювання викидів,

у т. ч. і в транспортній сфері [1].

У центрі увагу інвесторів залишаються і облігації, пов'язані зі стійким розвитком, або, як їх інакше називають, зелені облігації. Очікується, що у цьому році випуск екологічних, соціальних і пов'язаних із стійким розвитком облігацій перевищить 1 трлн дол. саме завдяки попиту на кліматично стійкі інвестиції. Сприяє цьому і новий стандарт ЄС «Зелені облігації», який спрямований на підвищення довіри інвесторів шляхом встановлення суворих добровільних критеріїв для випуску облігацій. З огляду на зазначене зелені облігації набувають все більшого поширення як фінансовий інструмент для підтримки реалізації проєктів сталого розвитку, зокрема у сфері залізничного транспорту. Вони використовуються для фінансування проєктів, пов'язаних із відновлюваною енергією, екологічно чистим транспортом та енергоефективністю. Зважаючи на потенціал зелених облігацій, вуглецевих кредитів, фондів сталого розвитку доцільно їх використовувати і в діяльності залізничного транспорту з метою формування інвестиційного базису для стійкого економічного зростання.

[1] Система торгівлі викидами. Україна та світ. *Enerhodzherela.com.ua*: веб-сайт. URL: https://enerhodzherela.com.ua/analytika/Systema_torhivli_vykydamy.

УДК 656.2.078.8

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

MANAGEMENT OF COMPETITIVENESS OF RAILWAY TRANSPORTATION IN MARTIAL ARTS CONDITIONS

докт. екон. наук В.І. Копитко

Львівський інститут менеджменту(м.Львів)

V.I. Kopytko, D. Sc. (Econ.)

Lviv Institute of Management, Ukraine

В умовах воєнного стану в Україні обумовило необхідність вирішення таких найважливіших стратегічних завдань як підвищення ефективності використання наявних ресурсів, що дозволяють покращити фінансово-економічний стан галузі та підвищити рівень її конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках. Важливе значення має проблема залучення на залізничний транспорт додаткових обсягів перевезень вантажів та інвестиційних ресурсів. Посилення конкуренції між видами транспорту зумовлює необхідність ретельного дослідження транспортного ринку,