

ПАТ «Укрзалізниця», її заходи і результати виявилися недостатніми для того, щоб в короткі терміни створити ефективні джерела розвитку, що дозволяють забезпечити масштабне залучення коштів у розвиток галузі та її модернізацію, сформувані умови для її довготривалого стійкого зростання і підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку.

Аналіз проблем, що виникли в сфері залізничного транспорту, дозволив виявити наступні ключові моменти, які є критичними для подальшого соціально-економічного зростання країни:

— необхідність прискореного оновлення основних фондів залізничного транспорту;

— подолання технічного і технологічного відставання України від передових країн світу за рівнем залізничної техніки;

— необхідність зниження територіальних диспропорцій у розвитку інфраструктури залізничного транспорту, поліпшення транспортної забезпеченості регіонів і розвитку пропускної спроможності залізничних ліній;

— необхідність зняття обмежень для зростання обсягів транзитних вантажних перевезень;

— необхідність підвищення безпеки функціонування залізничного транспорту;

— нестача інвестиційних ресурсів.[3]

Стратегічні напрямки розвитку повинні забезпечити вирішення завдання ефективної реалізації унікального географічного потенціалу країни на базі комплексного розвитку всіх видів транспорту та зв'язку в частині, що стосується українських залізниць.

Необхідність довгострокового планування процесів розвитку залізничного транспорту зумовлена при визначенні шляхів вирішення завдань розвитку залізничного транспорту в Україні можливо уособити в наступному:

— необхідність забезпечення випереджаючого розвитку мережі залізниць як основи довгострокового розвитку галузей економіки та регіонів;

— значною тривалістю (близько 20 років) періоду проектування, будівництва, введення в експлуатацію, виходу на проектну потужність і початку окупності об'єктів залізничної інфраструктури;

— масштабністю робіт по докорінній модернізації залізничного машинобудування, необхідністю виходу українських підприємств на відповідність світовому рівню залізничної техніки, що забезпечує ефективність і конкурентоспроможність українського залізничного транспорту.

Отже підводячи підсумок можна сказати, що стратегічні орієнтири розвитку високошвидкісного руху та в цілому стабільного функціонування залізничного транспорту повинні стати основою і ефективним інструментом об'єднання зусиль держави і галузі в напрямку реалізації перспективних проектів розвитку залізничного транспорту, використання яких дозволить забезпечити покращення якості транспортних послуг, та активізацію економічних процесів в країні.

### Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Економічний пояс шовкового шляху в контексті стратегічних пріоритетів розвитку економіки України / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2015. — №50. — С. 4-6.

2. Токмакова І.В. Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку залізничного транспорту України/ І.В. Токмакова, О.В. Хомотюк, Р.О. Новіков // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - № 55. - С. 73-79.

3. Зубенко В.О. Стратегічне управління як основа ефективного розвитку залізничного транспорту на етапі його реформування. / В.О. Зубенко // VIII міжнародна науково-практичної конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи". — 2012. — С. 28.

УДК 330.322:656.2

## ИНВЕСТИЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Гараев М., аспирант (УкрГУЖТ)*

Стратегическими направлениями развития отечественного железнодорожного транспорта являются: формирование

инфраструктурных возможностей для оказания комплекса логистических услуг высокого уровня качества, что потребует создания системы современных терминально-логистических комплексов по всей сети отечественных железных дорог; строительство новых и оптимизация существующих терминально-складских активов железнодорожного транспорта, а также организация предоставления на их базе услуг, необходимых широкому кругу клиентов (развитие бизнеса в области терминального оперирования); создание дополнительного "интерфейса" с пользователями транспортных услуг посредством развития контрактной логистики и выхода на рынок комплексных клиентоориентированных логистических услуг. Решение поставленных заданий требует привлечения частных инвестиций и средств пользователей в развитие инфраструктуры, стимулирование инвестиционной активности железнодорожных предприятий.

Вопросами активизации инвестиционной деятельности на предприятиях железнодорожного транспорта занимаются такие ученые как Дикань В.Л., Зубенко В.А. [1], Калычева Н.Е. [82], Пашенко Ю.С., Коринь М.В. [3], Токмакова И.В. [4] и другие. При этом проблемы привлечения инвестиций для реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта остаются открытыми для дальнейших исследований.

Государственно-частное партнерство на рынке железнодорожных услуг осуществляется по трем направлениям: доленое финансирование строительства и реконструкции железнодорожной инфраструктуры, в том числе и с использованием средств Инвестфондов; привлечение пользователей железнодорожных услуг к участию в проектах по строительству и реконструкции железнодорожных объектов; государственное стимулирование инвестиционной активности железнодорожных предприятий.

Инновационным инструментом государственно-частного партнерства выступает инфраструктурное финансирование, реализуемое посредством выпуска инфраструктурных облигаций. Данный инструмент является абсолютно новым для Украины, его внедрению препятствуют отсутствие соответствующего опыта и изъяны в порядке и механизме предоставления государственных гарантий по нему.

Потенциальными инвесторами в данном случае выступают коммерческие банки и различные фонды, ориентированные на консервативную стратегию инвестирования. Возможность привлечения средств большого количества инвесторов по сравнительно невысокой стоимости делает инфраструктурные облигации одной из наиболее перспективных форм и для частного финансирования железнодорожной инфраструктуры.

Учитывая различные виды инфраструктурных облигаций, возможна реализация следующих вариантов:

1. При наличии ограниченных финансовых возможностей местных, региональных и государственных бюджетов возможны выпуски облигаций для реализации проектов с высоким потенциалом доходности.

2. При низкой потенциальной доходности проектов, а также при их социальной направленности следует использовать облигации частных компаний с гарантийным покрытием.

Механизм выпуска облигаций, обеспеченных денежными требованиями, наиболее оптимален для инвестиционных проектов, в которых заранее определен потребитель услуг. Таких как, например, концессионный договор, когда получение будущих платежей с потребителей товаров, работ, услуг исходя из установленных (согласованных) тарифов позволит определить объем генерируемого дохода, который будет являться обеспечением, исходя из объема предполагаемых денежных требований.

Поэтапная схема инфраструктурного облигационного займа, соответственно, может быть представлена следующим образом:

- создание специального юридического лица с целью участия в конкурсе на заключение концессионного соглашения;
- участие в конкурсе на заключение концессионного соглашения;
- заключение концессионного соглашения;
- размещение инфраструктурных облигаций со сроком обращения не менее срока строительства и последующего периода окупаемости проекта;
- направление денежных средств, полученных от размещения инфраструктурных облигаций, на строительство, реконструкцию инфраструктурного объекта;
- государственная приемка

инфраструктурного проекта;

- сбор платежей от пользователей реконструированного или законченного строительства объекта и направление денежных средств на выплаты облигационерам по погашению номинальной стоимости и накопленного купонного дохода по облигациям.

Привлечение финансирования путем выпуска инфраструктурных облигаций, погашаемых за счет доходов от проекта и/или налоговых и неналоговых поступлений, позволит устранить износ основных фондов и модернизировать инфраструктуру железнодорожного транспорта. Это, в свою очередь, будет способствовать не только увеличению качества перевозок, но увеличению выпуска промышленной продукции, обеспечит экономический рост регионов и страны.

Для инвесторов инфраструктурные облигации – это востребованный инструмент вложения финансовых ресурсов с относительно невысоким уровнем риска и высоким уровнем ликвидности, который будет стимулировать их консервативный сегмент к более активной деятельности.

### Перечень использованных источников

1. Дикань В.Л. *Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія* / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. - 194 с.

2. Каличева Н. Є. *Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах* / Н. Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 167-170.

3. Пащенко Ю.Є. *Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць* / Ю.Є. Пащенко, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. - № 49. – С. 74-79.

4. Токмакова І.В. *Сутність та підходи до формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту* / І.В. Токмакова, О.О. Дараган // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. - №43. – С. 189-193.

УДК 656.2.003

## МЕХАНИЗМ ВЫДЕЛЕНИЯ ТАРИФНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ В ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДАХ И СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*Гизатуллина В.Г., к.э.н., профессор,  
Здановская Н.А., младший научный  
сотрудник НИЛ (БелГУТ)*

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь по праву занимает одно из ведущих мест в транспортном комплексе страны. Он является важной составляющей социально-экономического развития страны, мобильности населения, укрепления экономического суверенитета и национальной безопасности Республики Беларусь, а также повышения конкурентоспособности национальной экономики.

Своевременное решение проблемы совершенствования функционирования железнодорожного комплекса в соответствии с требованиями мирового уровня будет благоприятствовать активному международному сотрудничеству, стабильному росту экономической и политической активности, равноправному партнерству в долгосрочных международных проектах.

Произошедшие изменения в области железнодорожного транспорта в мире не могли не оказать влияние на функционирование Белорусской железной дороги. Это связано с разделением крупных железнодорожных компаний, осуществлявших перевозки, на более мелкие, специализирующиеся на ограниченной группе услуг (компании по организации грузовых перевозок, пассажирских перевозок, компании-операторы инфраструктуры, вагонные компании, локомотивные, компании по ремонту вагонов, локомотивов и т.д.), и появлением их на международной арене. Особым и самым главным фактором, влияющим на формирование «нового» рынка железнодорожных услуг, стало проникновение различных форм собственности, в том числе и частной в отрасль железнодорожного транспорта.

Для полноценного функционирования на международном рынке железнодорожных услуг Белорусской железной дороге необходимо учесть