

УДК 656.338.12

**В. М. Гурнак**, д-р екон. наук

Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

**І. О. Хоменко**, д-р екон. наук

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

**Л. М. Волинець**, канд. екон. наук

Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

### **ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

**В. Н. Гурнак**, д-р экон. наук

Национальный транспортный университет, м. Киев, Украина

**И. А. Хоменко**, д-р экон. наук

Черниговский национальный технологический университет, м. Чернигов, Украина

**Л. Н. Волинец**, канд. экон. наук

Национальный транспортный университет, м. Киев, Украина

### **ПРІОРИТЕТНІ НАПРАВЛЕННЯ ПОВЫШЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ**

**Vitaly Gurnak**, Doctor of Economics

National Transport University, Kyiv, Ukraine

**Inna Khomenko**, Doctor of Economics

Chernihiv National University of Technology, Chernihiv, Ukraine

**Lyudmila Volynets**, PhD in Economics

National Transport University, Kyiv, Ukraine

### **PRIORITY DIRECTIONS ON INCREASING FINANCIAL STABILITY OF UKRAINE'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE ENTERPRISES**

*Досліджено основні проблеми, пов'язані з фінансуванням та розвитком транспортної інфраструктури. Проведено аналіз фінансового стану транспортної інфраструктури України. Визначено ключових учасників транспортної системи та їхні функції. Систематизовано моделі фінансування транспортної інфраструктури. Обґрунтовано необхідність державної підтримки цієї сфери в Україні. Розкрито сучасні інструменти та механізми, що застосовують для фінансування та розвитку транспортної інфраструктури. Визначено пріоритетні напрями фінансування транспортної інфраструктури в Україні.*

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура; фінансова стійкість; фінансовий стан; інструменти; механізми; моделі.

*Исследованы основные проблемы, связанные с финансированием и развитием транспортной инфраструктуры. Проведен анализ финансового состояния транспортной инфраструктуры Украины. Определены ключевые участники транспортной системы и их функции. Систематизированы модели финансирования транспортной инфраструктуры. Обоснована необходимость государственной поддержки этой сферы в Украине. Раскрыты современные инструменты и механизмы, применяемые для финансирования и развития транспортной инфраструктуры. Определены приоритетные направления финансирования транспортной инфраструктуры в Украине.*

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура; финансовая устойчивость; финансовое состояние; инструменты; механизмы; модели.

*The main problems connected with financing and development of transport infrastructure are investigated. An analysis of the financial situation of Ukraine's transport infrastructure was conducted. The key participants of the transport system and their functions are determined. The transport infrastructure financing model is systematized. The necessity of state support of this sphere in Ukraine is substantiated. The modern tools and mechanisms used for financing and development of transport infrastructure are revealed. The priority directions of financing of transport infrastructure in Ukraine are determined.*

**Keywords:** transport infrastructure; financial stability; financial condition; tools; mechanisms; models.

**Постановка проблеми.** Кризові явища у світовій економіці та інституціональні перетворення в економіці України призвели до виникнення великої кількості проблем, які не можуть бути вирішені в межах загальноприйнятої економічної парадигми [2]. Це пов'язано з наявними обмеженнями й недоліками неокласичної та неінституціональної методології, які роблять практично неможливим вирішення теоретичних і практичних завдань управління різними аспектами функціонування складних виробничо-економічних систем, що є справедливим і для транспортної інфраструктури України [1].

Останніми роками в зв'язку з напруженою військово-політичною ситуацією на Сході України, зокрема в Донецькій та Луганській областях, і анексією Російською Федерацією території Кримського півострова в нашій державі відбулась кардинальна зміна конфігурації вантажопотоків. Зокрема, різко загострилась проблема експортно-імпортних перевезень через морські порти.

На превеликий жаль, характерними рисами сьогоденного стану діяльності транспортного комплексу є невідповідність потребам ринку. Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Дуже незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, «поставлені в тінь» питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України. Тому проблема дослідження фінансового стану підприємств транспортної інфраструктури України є дуже актуальною.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вагомий внесок у розвиток транспортної інфраструктури України зробили зарубіжні та вітчизняні вчені: А. В. Базилюк, Н. І. Богомолова, Т. А. Воркут, Д. О. Ігнатенко, В. П. Ільчук, Г. Д. Ейтутіс, Н. М. Колеснікова, П. Р. Левковець, О. І. Никифорук, Є. М. Сич, В. В. Чорний та ін. Розробці теоретичних основ і практичних підходів до вивчення різних аспектів фінансової стійкості присвячені дослідження І. О. Бланка, В. В. Бочарова, О. В. Грачова, В. А. Забродського, М. В. Мельник, А. Д. Шеремет та ін.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на значущість і важливість публікацій вищезгаданих дослідників, питання забезпечення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України є практично не досліджуваним. Разом з тим подальше ігнорування цієї проблеми може призвести до катастрофічних результатів не тільки транспортної галузі, а й економіки України загалом.

**Мета статті** забезпечення фінансової стійкості транспортної інфраструктури України, а також пошук нових ефективних механізмів формування її розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Перетворення в зовнішньому та внутрішньому інституціональному середовищі транспортної галузі спровокували загострення проблем, пов'язаних із неефективним управлінням виробничою та фінансово-економічною діяльністю. Наслідком цього стало значне погіршення фінансового стану транспортної інфраструктури України і, як наслідок, зниження рівня її фінансової стійкості, що негативно позначається не тільки на перевізних можливостях транспортної галузі та її розвитку, а й може розглядатися як один із головних чинників гальмування розвитку національної економіки взагалі. Тому в умовах складних світових та внутрішніх політико-економічних процесів Україні необхідна ефективна державна транспортна політика, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень та надала б можливість розвитку транспортної інфраструктури, забезпечила її конкурентоспроможність та фінансову стабільність.

Під фінансовою стійкістю розуміють здатність будь-якої виробничо-економічної системи стабільно функціонувати, отримуючи достатні для відтворення та розвитку прибутки, своєчасно в повному обсязі виконувати свої зобов'язання за платежами. Фінансова стійкість є відображенням стабільного перевищення доходів над видатками, що дозволяє вільно маневрувати грошовими потоками підприємства шляхом їх

ефективного використання для забезпечення безперервного процесу виробництва та реалізації продукції [1]. Таким чином, фінансова стійкість – це такий стан фінансових ресурсів, їх розподіл і використання, який забезпечує розвиток транспортної галузі на основі зростання прибутку й капіталу при збереженні платоспроможності та кредитоспроможності в умовах допустимого рівня ризику.

У багатьох країнах світу є чітка переконаність, що транспортна інфраструктура є частиною державної власності, що повинна надаватися як суспільне благо, а не існувати як комерційний вид діяльності з метою одержання прибутку. А держава як провайдер транспортної інфраструктури має контролювати ефективність, сталість послуг, що надаються, та фінансову стійкість відповідної галузі [6].

Розвиток та функціонування транспортної системи має базуватися на взаємодії чотирьох учасників, які беруть активну участь у розвитку різних сегментів ринків послуг транспортної інфраструктури (табл. 1) [2]. Ці учасники-партнери вступають у відповідні відносини, які стосуються сфер їхніх спільних інтересів у контексті торгівлі та транспорту.

Таблиця 1

Ключові учасники транспортної системи та їхні функції

Учасники та його вплив на сектор		Функції учасника в короткостроковому періоді	Функції учасника в довгостроковому періоді
1	2	3	4
<b>Держава</b>	Транспорт	Забезпечує виконання нормативних актів щодо перевезення вантажів, ліцензійних умов, стягнення тарифів	Розробляє нормативні акти щодо перевезень вантажів, ліцензійні умови, вимоги до інфраструктури та безпеки
	Транспортна інфраструктура	Встановлює вимоги до інфраструктури та обладнання, розробляє механізми стимулювання інвестицій	Розробляє довгострокову стратегію розвитку інфраструктурних об'єктів
	Торгівля	Стимулює зміни в торговельній практиці, включаючи банківський бізнес та страхування	Вдосконалює політику та процедури, які сприяють розвитку торгівлі
	Фінанси та митниця	Розробляє правила та процедури щодо проведення експортно-імпортних операцій, здійснює аналіз стану експорту та імпорту, платіжного балансу, реалізує заходи впливу на експорт та імпорт, встановлює митні процедури	Розробляє та вдосконалює митну політику, правила податкових та інвестиційних процедур, які сприяють розвитку торгівлі
<b>Постачальники транспортних послуг (оператори транспорту)</b>	Національний перевізник або національні перевізники	Створюють мотиви для диверсифікації або розширення послуг. Підвищують ступінь виконання сучасної технології. Користуються перевагами економії масштабу	Співпрацюють із національними банками і страховими компаніями
	Оператори-експедитори	Стимулюють створення спільних підприємств із національними компаніями. Підвищують ступінь використання сучасної технології	Породжують появу нових організаційних форм (вертикальної або горизонтальної інтеграції). Сприяють появі нових операторів транспорту
	Власники рухомого складу	Сприяють створенню диференціації та розширенню послуг. Є альтернативою для вантажовласника при виборі компанії-постачальника. Підвищують ступінь використання сучасних енергозберігаючих технологій	Ініціюють появу нових організаційних форм. Вдосконалюють організацію логістичних послуг. Створюють позитивний імідж для іноземних вантажовласників

Закінчення табл. 1

1	2	3	4
<b>Постачальники інфраструктурних послуг</b>	Оператор державної інфраструктури	Забезпечують поточне утримання та ремонт державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечують необхідний стан державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів
	Оператор регіональної інфраструктури	Забезпечують поточне утримання та ремонт державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечують необхідний стан державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів
	Оператор місцевої інфраструктури	Забезпечують поточне утримання та ремонт державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечують необхідний стан державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів
<b>Споживачі транспортних або інфраструктурних послуг (вантажовласники або замовники перевезень)</b>	Регулярні відправки (експортні організації)	Спрощують громадські процедури. Зменшують ризики, пов'язані з перевезеннями. Поліпшують якість та надійність послуг. Скорочують загальні витрати на логістику. Сприяють використанню сучасних енергозберігаючих технологій	Мотивують операторів транспорту бути партнерами по перевезенню. Вдосконалюють логістичні ланцюги постачання. Стимулюють раціональне використання заощаджених коштів для розвитку та нових інвестицій
	Дрібні відправки (виробники)	Зберігають можливість виконання роздрібного перевезення. Допомогають організаторам вантажовласників у вирішенні їхніх завдань	Створюють можливість нетрадиційного експорту. Стимулюють раціональне використання заощаджених коштів для розвитку і нових інвестицій. Розширюють участь виробників у міжнародній торгівлі

Враховуючи, що в Україні оператор інфраструктури стає окремим суб'єктом діяльності транспортної системи, це в свою чергу потребує інституціоналізації відносин між новими суб'єктами діяльності транспортної системи. Тому для забезпечення ефективності державні та приватні транспортно-інфраструктурні організації зазвичай потребують наявності спеціального джерела доходів із платежів користувачів, а також узгодження й затвердження бюджетних коштів у довгостроковій фінансовій угоді між підприємством і його власником в особі держави. Це означає, що необхідні нові форми довгострокового державного регулювання транспортних компаній.

Суттєве погіршення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури є наслідком не тільки підвищення нестаціонарності її внутрішньої та зовнішньої діяльності, а й насамперед проблем, пов'язаних із фінансовим менеджментом. Тому є нагальна потреба у визначенні пріоритетних заходів у підвищенні фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України.

Як показує світова практика, для досягнення цілей транспортній галузі України необхідні чіткі принципи й діючі механізми їхньої реалізації. Крім того, для комплексного подолання інфраструктурних обмежень на транспорті недостатньо використання тільки одного інструментарію. Координація дій переважно здійснюється на основі розроблення та здійснення стратегій розвитку транспорту і відповідних програм, які є дієвим інструментом модернізації інфраструктури за їхнього дійсного виконання [10].

Незалежно від того, приватний чи державний сектор здійснює інфраструктурні інвестиції, одним із ключових чинників виступають джерела їх фінансування, які чинять вирішальний вплив на макроекономічні показники розвитку. Наприклад, позики із зарубіжних джерел під високі відсотки в іноземній валюті здатні істотно знижувати рентабельність проектів. З іншого боку, внутрішні інфраструктурні показники можуть ускладнити для приватних компаній фінансування інших проектів та викликати загальне

скорочення інвестицій приватного сектору. Тому в кожному конкретному випадку необхідно проводити ретельний аналіз можливих сценаріїв фінансування інфраструктурних проєктів з метою мінімізації можливих збитків для економіки України.

Проведений аналіз обстеження моделей фінансування підприємств транспортної інфраструктури у світі показує, що вони є різноманітними в різних країнах. Проте існує декілька типових організаційних структур і моделей [3]. У більшості країн внутрішня дорожня та залізнична інфраструктура перебувають у державній власності. У результаті податки часто є єдиним джерелом формування фондів, необхідних для розвитку й модернізації транспортної інфраструктури. Деякі моделі активно залучають плату за користування (за доступ до залізничної інфраструктури, платні автомагістралі, плата за вантажні автомобілі). Найбільш загальні моделі фінансування транспорту систематизовані та описані в табл. 2.

Таблиця 2

*Моделі фінансування внутрішнього транспорту*

№ з/п	Характеристика моделі
<b>Модель 1</b>	Уряд країни (через профільне Міністерство) є власником усієї інфраструктури. Інвестиції в інфраструктуру закладаються щорічно в національний бюджет із загальних податкових зборів
<b>Модель 2</b>	Уряд країни є власником автомобільних доріг, залізниць та внутрішніх водних шляхів. Інвестиції забезпечуються загальними податками та іншими спеціальними зборами (податок на габаритні вантажні автомобілі, на паливо та ін.) та плати за користування інфраструктурою
<b>Модель 3</b>	Державна корпорація є власником інфраструктури; управляє інфраструктурою та має повноваження здійснювати займи для розвитку інфраструктури. Інфраструктурні фонди формуються зі зборів вантажних автомобілів та інших спеціальних зборів
<b>Модель 4</b>	Спеціалізовані за видами транспортної інфраструктури або проєктно-орієнтовані інфраструктурні фонди, які мають формуватися з одного або двох джерел
<b>Модель 5</b>	Мультиmodalні інфраструктурні фонди під конкретні цілі розвитку видів транспорту інфраструктури. Інвестиційні фонди забезпечуються комбінацією податків (загальних податків, податків на паливо, на землю, за проїзд та ін.)
<b>Модель 6</b>	Фонди спеціального призначення зі змішаним капіталом державним та приватним. Інвестиції в інфраструктуру формуються з комбінацій капіталу та кредитних коштів
<b>Модель 7</b>	Публічно-приватне партнерство. Уряди є власниками земельних ресурсів. Інфраструктура будується приватним сектором та фінансується повністю з плати за користування
<b>Модель 8</b>	Модель фінансується за рахунок приватного сектору. Приватні оператори володіють землею, інфраструктура фінансується за рахунок плати користувачів. Якщо власник інфраструктури використовує власну інфраструктуру, то може допускатися третя сторона для її використання, відповідно до політики справедливої конкуренції

Сукупність можливих інструментів фінансування підприємств транспортної інфраструктури представлено в табл. 3 [3]. До основних інструментів залучення коштів на довгостроковій та короткостроковій основі належать: використання кредитів банків та інших кредитних установ, облігаційні позики, залучення акціонерного капіталу, лізинг, публічно приватне партнерство. Основними цілями його використання у транспортній сфері є вирішення фінансових проблем підприємств транспортної інфраструктури, державне керування й підвищення якості сектору через концесійні угоди.

Таблиця 3

*Сукупність можливих інструментів фінансування транспортної інфраструктури*

№ з/п	Інструменти інвестування	Характеристика
<b>I</b>	<b>Кошти державних та місцевих бюджетів, які формуються з таких стягнень:</b>	Надання безкоштовного фінансування з бюджету для важливих інфраструктурних об'єктів або бюджетні кредити на умовах повернення, цільові інвестиційні програми, фінансування з державних залучених коштів
а)	загальнодержавні податки та збори	Податок на прибуток підприємств та інші податки
б)	спеціальні збори	Збори, наприклад, за користування об'єктами транспортної інфраструктури
в)	штрафи	Стягуються за порушення при користуванні об'єктами транспортної інфраструктури
<b>II</b>	<b>Власні кошти підприємства та їхніх структурних підрозділів</b>	Тарифи, прибуток, амортизаційні відрахування, накопичені грошові кошти
	тарифи	Регульовані тарифи мають включати інвестиційну складову, що закладена саме для потреб інвестування об'єктів транспортної інфраструктури
<b>III</b>	<b>Кредити банків та інших фінансових установ</b>	Мають поділ на зовнішні та внутрішні джерела
а)	банківські інвестиційні кредити	В Україні мають широке застосування для фінансування транспортної інфраструктури
б)	консорціальні кредити	Надаються на умовах угоди двох і більше кредитних інститутів між собою спільно надати кредит позичальнику
в)	проектне та мезонінне фінансування	Проектне фінансування є різновидом інвестиційного кредиту. Це інструмент кредитування проектів, за якого велика частина повернення позикових коштів здійснюється за рахунок грошового потоку, який виробляється самим проектом. Мезонінне фінансування надається в невеликих обсягах (10–20 %) від загального проектного фінансування. Це одне з джерел фінансування, за якого інвестор надає кошти у вигляді боргового фінансування з одночасним придбанням опціону на залучення акцій позичальника в майбутньому за визначеною ціною за певних умов
<b>IV</b>	<b>Облігаційні позики</b>	
	сек'юритизація активів, а саме: 1) облігацій для внутрішнього ринку; 2) облігації для зовнішнього ринку (наприклад єврооблігації); 3) інфраструктурні облігації	1. Відбувається через емісію цінних паперів для розміщення на внутрішньому фондовому ринку. 2. Єврооблігації випускаються позичальником при отриманні кредиту на євrorинку: суверенні, банківські, корпоративні, муніципальні. 3. Облігації, що випускаються спеціально для фінансування об'єктів інфраструктури, зі строком обертання від 15 до 20 років
<b>V</b>	<b>Акціонування</b>	Участь в уставному капіталі або корпоративне фінансування. Через продаж акцій забезпечується найбільший ефект відносно обсягів залучення коштів. Створення акціонерних товариств в Україні продиктовано потребою в акумуляції коштів для вирішення господарських питань
<b>VI</b>	<b>Лізинг</b>	У ситуації, коли середньострокові та довгострокові кредити недоступні, лізинг дає реальну можливість вирішенні проблеми інвестицій у модернізацію об'єктів транспортного сектору
<b>VII</b>	<b>Публічно-приватне партнерство</b>	Є механізм інвестування транспортних проектів через залучення бізнес середовища

Потрібно зазначити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена.

Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України становить близько 12 %, при цьому зношеність основних виробничих фондів – близько 85 %, кількість працюючих в галузі – 5,6 % від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни [4].

Більшість із цих інструментів мають практику застосування, деякі закріплено на законодавчому рівні, у тому числі в Україні. Однак, незважаючи на різноманіття інструментів, досі українські компанії транспортного сектору надають перевагу такому класичному виду позичання фінансів, як банківський кредит [10].

Привабливим інструментом залучення довгострокового фінансування капіталомістких інфраструктурних проектів є емісія боргових цінних паперів (облігації, єврооблігації, інфраструктурні облігації) під конкретні інфраструктурні проекти. Поки що цей інструмент не поширений в Україні, ця практика лише запроваджується. Однак, враховуючи переваги цього інструменту порівняно з іншими кредитними продуктами, можна розглядати його як перспективне джерело додаткових інвестиційних ресурсів і для України як суверенної держави, і для банків України та корпоративного сектору.

Інфраструктурні облігації (інфраоблігації) мають перспективи для нового будівництва інфраструктурних об'єктів в Україні. Вони можуть бути випущені спеціальною проектною компанією (SPV) на основі концесійних угод між державою і компанією-концесіонером (емітентом) у вигляді боргових зобов'язань окремих і синдигованих інвестиційних проектів із гарантією держави, регіону або великого фінансового інституту. Експерти відзначають [3], що для інфраоблігацій характерні наявні переваги, які роблять їх привабливішими для інвесторів порівняно з іншими цінними паперами, що випущені на такий само довгий або навіть коротший строк, але при цьому вони приносять інвесторам вищі доходи. Привабливість таких облігацій порівняно з іншими інструментами може бути досягнута за рахунок податкових пільг або інших гарантій держави, що надаються як за основною сумою боргу за облігаціями, так і за доходами з облігацій, які отримують інвестори за надання коштів на реалізацію проекту.

Для поліпшення кредитної якості інфраоблігацій державні органи можуть: прийняти увесь ризик дефолту; обмежити свою відповідальність частиною податкових надходжень (доходів); застрахувати випуск облігацій або придбати акредитив, якщо такі інструменти економічно доступні, або здійснювати внески для фінансування багаторічних резервів, що створюються для обслуговування боргу або субсидування процентних рахунків облігацій.

Отже, необхідним пріоритетом на сучасному етапі є розширення інструментів для фінансування підприємств транспортної інфраструктури, а саме, крім використання цільових позик для прискорення вирішення питань, пов'язаними із вузькими місцями, і створення відсутніх ланок в опорній транспортній мережі, можливе застосування таких фінансових інструментів, як емісія боргових цінних паперів; проектне фінансування; консорціальні кредити.

**Висновки і пропозиції.** Дослідження транспортної інфраструктури України дозволило стверджувати що транспортна система є значним і важливим сегментом для економіки країни, стабільне функціонування якого забезпечує необхідні умови цілісності держави та підвищення рівня життя населення.

Проведений аналіз показав, що на сьогодні залишається відкритим питання щодо забезпечення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України, а також пошук нових ефективних механізмів формування її розвитку.

Обґрунтовано, що за останні роки відбулося суттєве погіршення фінансової стійкості транспортної інфраструктури, тому існує нагальна потреба в залученні капіталу для нормального функціонування відповідної галузі. Однак вирішення цієї проблеми залежить від викорінення причин її виникнення та удосконалення системи управління фінансами транспортної галузі.

Для підтримання фінансової стійкості та покращення фінансового стану підприємств транспортної інфраструктури України необхідне визначення оптимального балансу між власними і позиковими фінансовими ресурсами. Для цього було запропоновано умови фінансової рівноваги як нормативної бази для підтримки фінансової стійкості та платоспроможності транспортної галузі.

Доведено, що вирішення проблеми забезпечення необхідного рівня фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України та поліпшення фінансового стану транспортної галузі неможливе без активної підтримки держави щодо розробки та реалізації програм кредитування.

### Список використаних джерел

1. Богомолова Н. І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування. *Ефективна економіка*. 2012. № 1. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation>.
2. Кравченко О. О. Фінансове планування та прогнозування з позицій неокласичної, інституційної та еволюційної парадигм. *Економічний форум*. 2012. № 1. С. 18–28.
3. Никифорук О. І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії. *Економіка і прогнозування*. 2012. № 3. С. 64–78. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog\\_2012\\_3\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog_2012_3_7).
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
5. Середюк І. О. Сучасний стан та проблеми державного фінансування авіатранспортної галузі. *Вісник НТУ*. 2018. Вип. 2 (41). С. 128–137.
6. Халацька І. І. Дослідження етапів розвитку систем управління матеріальними потоками. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. Серія «Економічні науки». 2015. Вип. 15 (4). С. 120–125.
7. Хоменко І. О., Волинець Л. М. Аналіз стану та перспективи вдосконалення дозвільної системи у сфері міжнародних перевезень. *Сучасні питання економіки і права: зб. наук. праць*. 2018. Вип. 1 (7). С. 193–208.
8. Шкарлет С. М., Ільчук В. П., Хоменко І. О. Державно-приватне партнерство як один з механізмів ефективного фінансування пріоритетних проектів дорожньої галузі. *Економічний простір: зб. наук. праць*. 2014. №89. С. 93–103.
9. Шкарлет С. М., Хоменко І. О., Волинець Л. М. Імплементация європейських стандартів як основа механізму удосконалення державного регулювання у транспортній галузі. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. Серія «Економічні науки». 2017. Вип. 20. Ч. 2. С. 95–101.
10. Gurnak V. M., Khomenko I. O., Volynets L. M. Imperatives of multimodal transport development in accordance with the tendencies of the transformational changes of the national economy in the conditions of european integration. *Economics. Ecology. Socium*. 2018. № 2 (1). P. 75–88.
11. Kontseva V. V., Bezuglyi A. O. Current state and features of financing of the road sector. *Науковий вісник Полісся*. 2017. № 4 (12). Ч. 2. С. 201–205.
12. Shkarlet, S. M., Khomenko I. O., Kontseva V. V. Actual problems of formation and funding of the state road funds. *Науковий вісник Полісся*. 2017. № 3 (11). Ч. 1. С. 16–20.

### References

1. Bogomolova, N. I. (2012). Finansova strategiiia rozvitku zaliznichnoho transportu: sutnist ta osoblivosti formuvannia [Financial strategy for the development of rail transport: the essence and peculiarities of formation]. *Efektivna ekonomika – Effective economy, 1*. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation>.
2. Kravchenko, O. O. (2012). Finansove planuvannia ta prognozuvannia z pozytsii neoklasychnoi, instytutsiinoi ta evoliutsiinoi paradygm [Financial planning and forecasting from the standpoint of neoclassical, institutional and evolutionary paradigms]. *Ekonomichni forum – Economic forum, 1*, 18–28 [in Ukrainian].
3. Nikiforuk, O. I. (2012). Instrumenty ta mehanizmy modernizatsii transportnoi infrastruktury: zarubizhnyi dosvid i ukrainski realii [Tools and mechanisms of modernization of transport infrastructure: foreign experience and Ukrainian realities]. *Ekonomika i prohnozuvannia – Economics and Forecasting, 3*, 64–78. Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog\\_2012\\_3\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog_2012_3_7).



4. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku [Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030]. № 430-r (May 30, 2018). Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
5. Sereyuk, I. O. (2018). Suchasnyi stan ta problemy derzhavnogo finansuvannia aviatransportnoi haluzi [Current state and problems of state financing of the air transport industry]. *Bulletin of NTU*, 2 (41), 128–137 [in Ukrainian].
6. Halatska, I. I. (2015). Doslidzhennya etapiv rozvytku system upravlinnia materialnymy potokamy [Investigation of the stages of the development of material flow management systems]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Serii «Ekonomichni nauky» – Project Management, System Analysis and Logistics. Series «Economic Sciences»*, 15 (4), 120–125 [in Ukrainian].
7. Homenko, I. O., Volinets, L. M. (2018). Analiz stanu ta perspektyvy vdoskonalennia dozvilnoi systemi u sferi mizhnarodnykh perevezen [Analysis of the state and prospects of improvement of the permissive system in the field of international transportation]. *Suchasni pytannia ekonomiky i prava – Modern issues of economy and law*, 1 (7), 193–208 [in Ukrainian].
8. Shkarlet, S. M., Ilchuk, V. P., Homenko, I. O. (2014). Derzhavno-privatne partnerstvo yak odin z mehanizmv efektyvnoho finansuvannia priorytetnykh proektiv dorozhnoi haluzi [Public-private partnership as one of the mechanisms for efficient financing of priority road projects]. *Ekonomichniy prostir – Economic space*, 89, 93–103 [in Ukrainian].
9. Shkarlet, S. M., Homenko, I. O., Volinets, L. M. (2017). Implementatsiia Evropeyskikh standartiv yak osnova mekhanizmu udoskonalennia derzhavnogo rehuliuвання u transportnii haluzi [Implementation of European standards as the basis of the mechanism for improving state regulation in the transport sector]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Serii «Ekonomichni nauky» – Project Management, System Analysis and Logistics. Part 2: Series «Economic Sciences»*, 20 (2), 95–101 [in Ukrainian].
10. Gurnak, V. M., Khomenko, I. O., Volynets, L. M. (2018). Imperatives of multimodal transport development in accordance with the tendencies of the transformational changes of the national economy in the conditions of european integration. *Economics. Ecology. Socium*, 2 (1), 75–88 [in English].
11. Kontseva, V. V., Bezuglyi, A. O. (2017). Current state and features of financing of the road sector. *Scientific bulletin of Polissia*, 4 (12), 201–205 [in English].
12. Shkarlet, S. M., Khomenko I. O., Kontseva V. V. (2017). Actual problems of formation and funding of the state road funds. *Naukovyi visnyk Polissia – Scientific Bulletin of Polissia*, 1 (3 (11)), 16–20 [in English].

**Гурнак Віталій Миколайович** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри транспортного права та логістики, Національний транспортний університет (вул. Омеляновича-Павленко, 1, м. Київ, 01010, Україна).

**Гурнак Віталій Николаевич** – доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры транспортного права и логистики, Национальный транспортный университет (ул. Омеляновича-Павленко, 1, г. Киев, 01010, Украина).

**Gurnak Vitaly** – Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Transport Law and Logistics, National Transport University (1 Omelianovycha-Pavlenko Str., 01010 Kyiv, Ukraine).

**E-mail:** tpsalkaf@ntu.edu.ua

**Хоменко Інна Олександрівна** – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри теоретичної та прикладної економіки, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

**Хоменко Инна Александровна** – доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры теоретической и прикладной экономики, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14035, Украина).

**Khomenko Inna** – Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenka Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

**E-mail:** innakhomenko28@gmail.com

**Волинець Людмила Миколаївна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри транспортного права та логістики, Національний транспортний університет (вул. Омеляновича-Павленко, 1, м. Київ, 01010, Україна).

**Волинець Людмила Николаевна** – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры транспортного права и логистики, Национальный транспортный университет (ул. Омеляновича-Павленко, 1, г. Киев, 01010, Украина).

**Volynets Lyudmila** – PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Transport Law and Logistics, National Transport University (1 Omelianovycha-Pavlenko Str., 01010 Kyiv, Ukraine).

**E-mail:** Volinets\_3@ukr.net