

УДК 656.2.078:338.47В. В. КАССІР^{1*}, С. В. КРАВЦОВА¹

^{1*}Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. (056) 373-15-69, ел. пошта vitakassir@mail.ru

¹Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. 063-851-71-22, ел. пошта voda_8181@mail.ru

ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ФІНАНСОВОЇ ТА ТЕХНІЧНОЇ ДОПОМОГИ ЯК ЧИННИК ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА РЕФОРМУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Мета. Робота присвячена розгляду рівня економічного розвитку дорожньо-транспортного комплексу (ДТК), дослідженню думок про необхідність реформування залізниць України, поглиблення інтеграції до світової економічної системи та співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями для використання міжнародної технічної допомоги з метою здійснення необхідних структурних реформ. **Методика.** Для дослідження цих питань пропонується кваліфікований і виважений аналіз реальних досягнень і ризиків у економічній сфері з визначенням адекватних стратегій і тактики поведінки в нинішніх умовах. **Результати.** Пропонується налагодити міжнародне фінансове й технічне співробітництво з міжнародними фінансовими організаціями для сприяння економічному розвитку, яке реалізується через залучення значних фінансових ресурсів, технологічних інновацій, найкращого міжнародного досвіду для проведення структурних реформ дорожньо-транспортного комплексу в контексті завдань внутрішнього облаштування України, модернізації економіки для підвищення національної конкурентоспроможності. **Наукова новизна.** Багато уваги приділяється пріоритетним напрямкам розбудови дорожньо-транспортного комплексу України: впровадженню заходів галузевої модернізації в межах транспортного сектору, залученню зовнішніх інвестицій для пришвидшення структурних трансформацій, розробленню та запровадженню механізмів залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури. **Практична значимість.** Метою реформування дорожньо-транспортного комплексу в контексті завдань внутрішнього облаштування країни є створення комплексної транспортної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезенні пасажирів і вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й забезпечила б ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

Ключові слова: залізничний транспорт України, реформування дорожньо-транспортного комплексу, міжнародні фінансові організації, фінансова та технічна допомога.

Постановка проблеми

Особливістю економічного та соціального розвитку України на сучасному етапі є високий ступінь впливу глобальної нестабільності на внутрішні економічні процеси. Світова економіка знову виявилася втягнутою в рецесію. Тривають напружені пошуки шляхів повернення економіки Європейського союзу – одного з найвпливовіших партнерів України – на траєкторію зростання, які не дають очікуваного результату. За прогнозами Світового банку, у глобальній економіці у 2015 році очікуються досить несприятливі показники.

Погіршення ситуації в економіці України ускладнило умови реалізації завдань, передбачених Програмою економічних реформ. Знизилася можливість ресурсного забезпечення реформ. Значні управлінські зусилля спрямувалися на розв'язання оперативних завдань макроекономічного збалансування. Загострилася проблема суперечливості завдань стабілізації та зростання.

Конче необхідним є кваліфікований і виважений аналіз реальних досягнень і ризиків у економічній сфері, який мав би сприяти спрямуванню очікувань у раціональне русло, відокремленню реальних ризиків, пов'язаних із кризою, від ілюзорних, визначенню кожним

учасником економічного процесу адекватних стратегій й тактики поведінки в нинішніх умовах. Лише на такій основі можна будувати суспільну довіру за умов нової конфігурації влади, досягати ефективності та системності дій державної влади як головної передумови результативності соціально-економічної політики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питанням реформування дорожньо-транспортного комплексу (ДТК) України останнім часом приділялося багато уваги в роботах Ф. І. Хусаїнова, В. Л. Диканя, О. Л. Криворученка, Г. С. Прокудіна, М. І. Данька та інших науковців. На необхідності економічних реформ на залізничному транспорті наголошує Ф. І. Хусаїнов [11], посилаючись на Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [1]. Пошук шляхів економічного розвитку та підвищення результатів діяльності ДТК за допомогою можливостей використання фінансового аналізу пропонують В. Л. Диканя [2] та О. Л. Криворученко [3]. Оцінку ефективності транспортного виробництва та резерви її зростання із залученням міжнародних інвесторів надає О. А. Вовк [10]. М. І. Данько разом з Т. В. Бутьком, Д. В. Ломотьком та В. В. Козаком [5] розглянули методологічні аспекти формування критеріїв ефективного управління залізничною транспортною системою.

Мета

Політика модернізації, досі сконцентрована на інституційних змінах і підготовці нормативно-правових засад необхідних реформ, відтепер має бути зорієнтована на більш рішучі структурні зрушення. Експортоорієнтована низькотехнологічна, «староіндустріальна» модель економіки дедалі частіше дає збої через нестабільність традиційних зовнішніх ринків. Потрібні нові стимули для внутрішнього реінвестування в галузі з високою часткою доданої вартості, активне впровадження політики імпортозаміщення, зміни в структурі експорту на користь продукції з глибокою переробкою та застосуванням нових технологічних рішень. Економічні реформи мають закласти підвалини нової національної економічної моделі розвитку, яка відповідатиме особливостям конкурентних викликів післякризового світу.

Виклад основного матеріалу дослідження

Невизначеність світової економічної перспективи, «млявість» міжнародних потоків товарів і капіталів, негативні тренди в царині глобальних фінансів, криза національних бюджетів провідних західних країн не можуть не відбиватися й на економіці України, яка є відкритою до впливів з боку світової кон'юнктури.

Аналіз передумов і закономірностей розвитку ризиків в Україні, які призвели до економічної кризи, дає підстави для висновку, що досягнення реальної антикризової стабільності національної економіки можливе лише на засадах послідовного реформування основних сфер економічного та соціального життя. Цей висновок було враховано при розробці Програми економічних реформ до 2020 року, щорічних національних планів її реалізації.

Значні негативні зрушення, що відбулися у сфері розвитку транспортної інфраструктури, суттєво скоротили матеріально-технологічні передумови ефективного розвитку галузі, не сприяли подоланню низки інфраструктурних «вузьких місць», які гальмують процеси економічного розвитку. Проте технологічне оновлення має поєднуватися із поширенням організаційної модернізації, адаптацією транспортного сектору до умов конкурентоспроможної діяльності в післякризовій вітчизняній і глобальній економіці.

У зв'язку з існуванням системних дисбалансів у транспортній галузі зростають витрати, пов'язані з недотриманням умов безпеки руху та економічної безпеки, знижується надійність транспортної системи, відбувається погіршення якості транспортного обслуговування вітчизняних підприємств та населення, спостерігаються тенденції переорієнтації транзитних вантажопотоків у обхід України. Ураховуючи суттєву роль транспортного комплексу в забезпеченні ефективного функціонування та конкурентоспроможності національної економіки, активне впровадження модернізаційних процесів у цій сфері розглядається як один із головних напрямків державної політики на сучасному етапі.

Метою реформування дорожньо-транспортного комплексу в контексті завдань внутрішнього облаштування країни є створення комплексної транспортної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезенні пасажирів і вантажів,

забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й забезпечила б ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

У сфері розбудови ДТК, спрямованої на забезпечення потреб економічного розвитку та стабілізацію якості життя громадян, пріоритетними напрямками на 2015-2020 роки мають бути:

1. Впровадження заходів галузевої модернізації в межах транспортного сектору, до яких, зокрема, належать:

- розроблення програмних документів і механізмів спільного фінансування розвитку доріг між обласними центрами та промисловими вузлами, а також сільських доріг;

- розроблення механізмів пріоритетного використання транспортних засобів вітчизняного виробництва при реалізації державних і регіональних (у тому числі муніципальних) програм, що передбачають оновлення парку вантажного й пасажирського автотранспорту;

- ухвалення державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту, у якій має бути передбачено заходи щодо підвищення якості та рівня безпеки перевезень пасажирів і вантажів, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, підвищення рівня екологічності та енергоефективності транспортних засобів, забезпечення розвитку інфраструктури галузі автомобільного транспорту;

- запровадження європейських стандартів гарантування безпеки авіації та захисту прав пасажирів на основі інструментів, передбачених новим Повітряним кодексом України;

- розбудови внутрішніх авіаційних перевезень на основі заохочення політики доступних тарифів на перевезення, сприяння посиленню добросовісної конкуренції українських і зарубіжних компаній на ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень;

- забезпечення виконання Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості України до 2020 року;

- забезпечення практичного розмежування функцій державного регулювання, управління, нагляду та контролю у сфері діяльності морських портів, їх адміністрацій, власників морських терміналів, портових операторів, ін-

ших суб'єктів господарювання морських портів і споживачів інших послуг;

- запровадження нової тарифної політики оброблення вантажів, що дасть змогу підвищити конкурентоспроможність українських портів;

- забезпечення виконання стратегії розвитку морських портів України на період до 2020 року щодо розвитку потужностей із перероблення контейнерних вантажів у морських торговельних портах і розширення географії функціонування морських паромних ліній;

- законодавче врегулювання розвитку судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

- сприяння розвитку мультимодальних перевезень із залученням річкового транспорту, у т. ч. на основі розвитку відповідної логістичної інфраструктури (перевантажувальних комплексів у портах, складів тощо);

- забезпечення стабільного функціонування об'єктів воднотранспортної інфраструктури, що утворюють єдину систему управління безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

- забезпечення реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2011-2020 роки, зокрема у частині реформування Укрзалізниці, з метою створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних послуг.

2. Залучення зовнішніх інвестицій для пришвидшення структурних трансформацій у транспортній галузі. Зокрема, для активізації співробітництва України з міжнародними організаціями, які сприяють залученню інвестицій до країн-партнерів, необхідно:

- вживати заходи щодо набуття Україною членства у Світовій асоціації агентств сприяння інвестиціям (WAIPA), налагодити контакти з відповідним підрозділом Конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD);

- забезпечувати поширення інформації про стратегічні та практичні рішення у сфері розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортній галузі в Україні з метою пошуку потенційних інвесторів і кредиторів;

- поглиблювати співробітництво з інвестиційними агентствами провідних держав світу

у спосіб проведення переговорів та підписання меморандумів про взаємодію.

3. Розроблення та запровадження механізмів ДПП для залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури. Спираючись на Закон України «Про державно-приватне партнерство» у новій редакції від 2 грудня 2012 року та можливості, що надають Податковий та Митний кодекси, для стимулювання розвитку ДПП у транспортній галузі як механізму, що зменшує навантаження на державний бюджет, сприяє прискоренню модернізації та оновленню виробничих потужностей дорожньо-транспортного комплексу України, необхідно:

- розробити Концепцію розвитку ДПП у транспортній галузі, у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектору до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури; визначення способів і напрямів удосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання ДПП у транспортній галузі; поширення позитивного досвіду застосування механізмів ДПП у транспортній сфері;

- визначити оптимальні моделі ДПП та інструменти розподілу ризиків між учасниками для реалізації проектів, у т. ч. дорожньо-транспортної галузі; запровадити механізми заохочення розвитку ринку фінансових послуг для підтримки ДПП і схеми фінансування проектів;

- здійснювати спеціальну підготовку фахівців з питань ДПП, у т. ч. для сфери державного та місцевого управління на транспорті.

4. Забезпечення подальшої реалізації національних проектів у транспортній галузі, для чого необхідно:

- формувати й оновлювати перелік пріоритетних проектів загальнодержавного значення для розвитку транспортної інфраструктури;

- здійснювати заходи, спрямовані на виявлення бар'єрів і проблем інвестування в Україні, сприяти вирішенню останніх із залученням галузевих вітчизняних і міжнародних експертів, зокрема через проведення подальших ронд-шоу за кордоном, окремих медіакампаній в Україні, просування веб-порталу як дієвого засобу впливу, інформування та надання послуг для інвесторів.

Збільшення відкритості України та поглиблення інтеграції до світової економічної системи значною мірою зумовлені результатами співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями (МФО) та використанням міжнародної технічної допомоги (МТД) з метою здійснення необхідних структурних реформ.

Протягом останнього періоду Україна продовжувала роботу щодо вдосконалення законодавства у сфері використання МТД, що дало змогу частково поліпшити якість систем моніторингу та оцінки проектів; підвищити відповідальність за результативність проектів і цільове використання коштів МТД. Проте невирішеним залишається питання розроблення та ухвалення закону про зовнішню допомогу, який визначав би основні засади і правила залучення й використання ресурсів МФО та донорів міжнародної технічної допомоги, запроваджував би електронну систему моніторингу проектів МФО та міжнародної технічної допомоги, які реалізуються в Україні, тощо.

Багаторічна співпраця з МФО мала суттєвий вплив на ефективність процесів модернізації в Україні. Країна активно співпрацює з Міжнародним банком реконструкції та розвитку, Міжнародною фінансовою корпорацією та Багатостороннім агентством з гарантування інвестицій. Помітно активізувалася переговорна діяльність з Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), а також із Європейським інвестиційним банком. Водночас кількісні показники цієї співпраці відстають і від досягнутих раніше результатів, і від реальних можливостей.

Забезпечені Національним банком України заходи щодо внесення змін до нормативно-правової бази, яка регламентує порядок проведення ЄБРР операцій у гривні на території України, дають змогу ЄБРР здійснювати спектр операцій у межах його діяльності в Україні та упровадження започаткованої Програми кредитування ЄБРР резидентів у гривні, утім практичного впровадження зазначеного механізму поки ще не відбулося.

Висновки

Таким чином, міжнародне фінансове й технічне співробітництво з МФО є вагомим джерелом та ефективним інструментом у сприянні економічному розвитку, яке реалізується через

залучення значних фінансових ресурсів, технологічних інновацій, найкращого міжнародного досвіду для проведення структурних реформ дорожньо-транспортного комплексу в контексті завдань внутрішнього облаштування України, модернізації економіки для підвищення національної конкурентоспроможності.

Формування відносин України з таким системним кредитором, як Міжнародний валютний фонд (МВФ), співпраця з яким потребує виконання зобов'язань щодо орієнтирів і заходів економічної політики за широким спектром питань, має відбуватися на засадах узгодженості таких зобов'язань зі стратегічними орієнтирами, сформульованими, зокрема, у Програмі економічних реформ. Отже, Меморандум між Україною та МВФ слід розглядати не як умови, на яких міжнародні кредитори готові надати позики, а як наміри України щодо подальшої реалізації політики соціально-економічної модернізації, підтримані авторитетними експертами, виконання яких матиме матеріальну (фінансову) підтримку з боку Фонду.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки від 16 грудня 2009 року № 1390 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>.
2. Дикань, В. Л. Економічний аналіз ефективності діяльності залізниці : навч. посібник / В. Л. Дикань, А. С. Козинець, Т. Я. Чупир. – Харків : Нове слово, 2004. – 162 с.
3. Криворученко, О. Л. Можливості використання фінансового аналізу на підприємствах залізничного транспорту / О. А. Криворученко // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. науково-практ. ст. / Трансп. акад. України, Укр. держ. акад. залізн. трансп.; [редкол.: В. Л. Дикань (голов. ред.) та ін.]. – Харків : УкрДАЗТ, 2005. – Вип. 9–10. – С. 156–160.
4. Прокудін, Г. С. Моделі і методи оптимізації перевезень у транспортних системах / Г. С. Прокудін. – Київ : НТУ, 2006. – 224 с.
5. Данько, М. І. Методологічний аспект формування критеріїв ефективного управління залізничною транспортною системою [Текст] / М. І. Данько, Т. В. Бутько, Д. В. Ломотько, В. В. Козак // Зб. наук. пр. – Харків : УкрДАЗТ. – 2010. – Вип. 113. – С. 5–9.
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
7. Закон України «Про транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
8. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://taxoport.com/files/docs/transport_strateg_2020.doc.
9. «Укрзалізниця» получила карт-бланш от международных инвесторов / Зеркало недели. Украина – 2013. – № 18, 24 мая.
10. Вовк, А. А. Эффективности транспортного производства и резервов ее роста : монография / – А. А. Вовк. – Москва : Крома, 2000. – 295 с.
11. Хусаинов, Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте : монография / Ф. И. Хусаинов. – Москва : Изд. дом «Наука», 2012. – 192 с.

В. В. КАССИР^{1*}, С. В. КРАВЦОВА¹

^{1*}Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. (056) 373-15-69, эл. почта vitakassir@mail.ru

¹Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. 063-851-71-22, эл. почта voda_8181@mail.ru

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФИНАНСОВОЙ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ КАК ПОКАЗАТЕЛЬ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И РЕФОРМИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ

Цель. Работа посвящена рассмотрению уровня экономического развития дорожно-транспортного комплекса, исследованию взглядов о необходимости реформирования железных дорог Украины, углубления интеграции в мировую экономическую систему и сотрудничества с международными финансовыми организациями для использования международной технической помощи с целью осуществления необходимых структурных реформ. **Методика.** Для исследования этих вопросов рекомендуется квалифицированный и взвешенный анализ реальных достижений и рисков в экономической сфере с определением адекватных стратегий и тактики поведения в нынешних условиях. **Результаты.** Предлагается налаживание международного финансового и технического сотрудничества с международными финансовыми организациями для способствования экономическому развитию, которое реализуется в виде привлечения значительных финансовых ресурсов, технологических инноваций, лучшего международного опыта для проведения структурных реформ дорожно-транспортного комплекса в контексте задач внутреннего обустройства Украины, модернизации экономики для повышения национальной конкурентоспособности. **Научная новизна.** Много внимания уделяется приоритетным направлениям расширения дорожно-транспортного комплекса Украины: осуществления мероприятий отраслевой модернизации в границах транспортного сектора, привлечения внешних инвестиций для ускорения структурных трансформаций, разработка и внедрение механизмов привлечения финансовых ресурсов в развитие транспортной инфраструктуры. **Практическая значимость.** Целью реформирования дорожно-транспортного комплекса (ДТК) в контексте задач внутреннего обустройства страны является создание комплексной транспортной системы, которая не только б нужным образом удовлетворяла потребности общества в перевозках пассажиров и грузов, обеспечивала снижение транспортных затрат в стоимости продукции, используя экономически обоснованные тарифы, но и обеспечивала б эффективную реализацию транзитного потенциала Украины.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт Украины, реформирование дорожно-транспортного комплекса, международные финансовые организации, финансовая и техническая помощь.

V. V. KASSIR^{1*}, S. V. KRAVTSOVA¹

^{1*}Dep. «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. (056) 373-15-69, e-mail vitakassir@mail.ru

¹ Dep. «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, 49010, Dnipropetrovsk, Ukraine, tel. 063-851-71-22, e-mail voda_8181@mail.ru

THE USE OF INTERNATIONAL FINANCIAL AND TECHNICAL ASSISTANCE HOW INDICATORS OF ECONOMIC DEVELOPMENT AND REFORM OF THE ROAD TRANSPORT SECTOR OF UKRAINE

The purpose. The work is devoted to the consideration of the level of economic development of road-transport complex, the research of views on the necessity of reforming the Railways of Ukraine, deepening integration into the global economic system and cooperation with international financial institutions to use international technical assistance to implement the necessary structural reforms. **Methods.** To investigate these issues it is recommended that a qualified and balanced analysis of real achievements and risks in the economic sphere with the identification of appropriate strategies and tactics of behavior in the current environment. **The Results.** Proposed the establishment of an international financial and technical cooperation with international financial institutions to promote economic development, which is implemented in the form of substantial financial resources, technological innovation, international best practices for structural reforms in road transport sector in the context of the internal equipment of Ukraine, modernization of the economy to enhance national competitiveness. **Scientific novelty.** Much attention is given priority to the expansion of road and transport complex of Ukraine: implementation of branch modernisation in the transport sector, attracting foreign investment to accelerate structural transformation, development and implementation of mechanisms for attracting financial resources in the development of transport infrastructure. **The practical significance.** The aim of the reform of road-transport complex (DTC) in the context of the internal arrangement of the country is the creation of an integrated transport system, which not only properly meet the needs of society in the transportation of passengers and cargo, provided the decrease in transport costs in the cost of production using cost-based rates, but provided b the effective implementation of transit potential of Ukraine.

Keywords: railway transport of Ukraine, the reform of the road transport sector, international financial organizations, financial and technical assistance.

Надійшла до редколегії 11.04.2015.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, доц. Міщенком М. І. та канд. екон. наук, доц. Приваловою Л. В.