

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції**

«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

**СЕКЦІЯ
«ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ»**

- М. Ф. Аверкина*
**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТ ТА АГЛОМЕРАЦІЙ** 456
- К. Є. Бабенко*
**БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЯ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ** 458
- Н. М. Богдан, Ю. В. Краснокутська, С. О. Погасій*
**ПРОБЛЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ** 460
- М. В. Бормотова, С. Д. Бронза, Т. В. Машошина,
О. М. Тройнікова*
**ЗАСТОСУВАННЯ КВАЛІМЕТРИЧНОГО ПІДХОДУ ДО
ОЦІНКИ РІВНЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ** 462
- М. О. Єрьоміна, В. В. Дикань, К. А. Карачарова, О. Г. Кірдіна,
Л. Б. Білоус*
**ФІНАНСОВІ ПЕРЕДУМОВИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДИРЕКТИВ
ЄС НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ** 465
- І. Ю. Зайцева, М. О. Єрьоміна, Ю. С. Прудіус*
**ПРОВЕДЕННЯ ІСО ЯК СУЧАСНИЙ ПІДХІД ДО
ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ
ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ** 467
- І. Ю. Зайцева, О. А. Карлова, Ю. С. Прудіус*
**ОСОБЛИВОСТІ ЗЛИТТІВ ТА ПОГЛИНАНЬ У
ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ** 469
- О. А. Карлова*
**ЯКІСТЬ ПОСЛУГ ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ
ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ** 471
- О. О. Коковіхіна, Д. І. Бойко, Н. М. Лисьонкова,
О. А. Єрмоленко*
**ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОДЕРНІЗАЦІЇ
ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ** 474

Основні економічні вигоди від застосування технології блокчейн в логістичних процесах очікуються через скорочення операційних витрат, зменшення часу для розрахунків, скорочення ризиків, що супроводжують бізнес-процеси в логістиці, і, відповідно, збільшення можливостей отримання додаткових доходів.

- [1] Gartner Identifies Three Megatrends That Will Drive Digital Business Into the Next Decade [Електронний ресурс] // Stamford, 15.08.2017. – Режим доступу: <https://www.gartner.com/newsroom/id/3784363> - - (Дата звернення 20.03.2018). – Назва з екрану.
- [2] Nakamoto S. A Peer-to-Peer Electronic Cash System [Електронний ресурс] // Bitcoin. – Режим доступу: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf> - (Дата звернення 20.03.2018). – Назва з екрану.
- [3] Кудирко О. В. Інновації в логістиці: перспективи використання технології блокчейн у ланцюгах поставок // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – Вип. 15. – ч.1. – 2017. - С.158-163.
- [4] Dickson, B. (2016). Blockchain has the potential to revolutionize the supply chain. [online] Techcrunch. Available at: <https://techcrunch.com/2016/11/24/> [Accessed 02 Apr. 2017].

УДК 332:338.47

ПРОБЛЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

PROBLEMS OF FINANCING OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE REGION

*канд. екон. наук Н.М. Богдан, канд. екон. наук Ю.В. Краснокутська,
канд. техн. наук С.О.Погасій
Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова (м.Харків)*

*N.M. Bogdan, PhD (Econ.), I.V. Krasnokutska PhD (Econ.),
S.O. Pogasiy PhD (Tech.)*

Hospitality Industry O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

Транспортна інфраструктура відіграє важливу роль у функціонуванні економіки регіону, забезпечуючи зв'язок виробництва й споживання, будучи каталізатором руху товарно-матеріальних та пасажирських потоків. З огляду на це, теоретичні засади функціонування та розвитку транспортної інфраструктури знайшли відображення в роботах таких науковців, як: Є.М. Ахромкін, К.А. Андрющенко, М.Н. Бідняк, П.Ф. Горбачов, В.Л. Дикань, Д.В. Дорошкевич, Н.О. Іксарова, О.П. Кравченко, Ю.В. Макогон, В.М. Назаренко, В.І. Пасічник, О.Б. Пікулик, О.Є. Соколова, Н.Ю. Ткаченко, Л.Г. Чернюк, Н.В. Якименко та ін.

За аналізом досліджень вищевказаних авторів можна стверджувати, що на сьогоднішній день інфраструктурне забезпечення регіонів залишається недостатньо розвиненим, що зумовлює необхідність розробки нових підходів до

розвитку транспортної системи регіонів у контексті їх фінансового забезпечення. У сучасних умовах транспортна інфраструктура регіонів України переживає період глибокої системної кризи та не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг.

Нині питання фінансування побудови мережі доріг набуває особливої актуальності, зважаючи на низку чинників. У щорічному Посланні Президента України до Верховної Ради України розвиток транспортної інфраструктури визначено одним з пріоритетних завдань державної політики. Однак, за даними Міністерства інфраструктури України, зі 170 тис км доріг загального користування лише приблизно 2,5 тис км можна визнати такими, що відповідають національним стандартам. У звіті Всесвітнього економічного форуму з глобальної конкурентоспроможності за рівнем розвитку автошляхів Україна посідає лише 144 місце зі 148 країн світу [1].

Наразі основним джерелом фінансування розвитку мережі доріг є кошти державних та місцевих бюджетів. З державного бюджету фінансується ремонт та обслуговування автошляхів міжміського сполучення, у той час як відповідальність за роботи у містах та селищах несуть місцеві бюджети.

За інформацією Укравтодору, втрати економіки від незадовільного стану автомобільних доріг сягають 55млн грн на рік, що становить майже 3,7 % ВВП. При цьому на ремонт та розбудову дорожньої інфраструктури державним бюджетом передбачено трохи більше 1 % ВВП [1].

Харківщина займає вигідне транспортно-географічне положення на перетині міжнародних шляхів «північ-південь» і «захід-схід». Розвиненість дорожньо-транспортної інфраструктури роблять регіон привабливим з точки зору розміщення виробництва. Відстань до західних кордонів України (з Польщею, Угорщиною), становить від 900 до 1200 км, що в цілому дає можливість транспортувати продукцію до країн Європи при розумних транспортних витратах.

Тому у Стратегії розвитку Харківської області до 2020 року передбачено формування транспортно-торговельно-логістичного кластеру, який має підтримуючу модель розвитку, трансграничну масштабність [2]. Проте, транспортна система Харківського регіону не зовсім готова активно розвивати транспортно-торговельно-логістичний кластер, оскільки дороги Харківського регіону входять у десятку найгірших. Тому, найважливішим завданням на сьогодні є розвиток перспективних джерел фінансування транспортної інфраструктури.

Незважаючи на різноманіття фінансових інструментів, досі українські транспортні компанії надають перевагу такому класичному виду позичання фінансів, як банківський кредит. Основними доступними джерелами для проєктів у транспортному секторі є місцеві банки, міжнародні банки та інвестори, місцеві інституційні інвестори (пенсійні фонди, страхові компанії).

Саме тому слід визначити такі перспективні напрями фінансування

транспортного сектора в Україні для потреб модернізації і розвитку:

- збільшення частки бюджетного фінансування;
- розширення інструментів для фінансування, а саме, окрім використання цільових позик для прискорення вирішення питань, пов'язаних із вузькими місцями, і створення відсутніх ланок в опорній транспортній мережі, можливе застосування таких фінансових інструментів, як емісія боргових цінних паперів (інфраоблігації, єврооблігації);
- проектне і мезонінне фінансування, синдіковані або консорціальні кредити;
- розробка механізмів публічно-приватного партнерства для потреб модернізації транспорту, а саме широке застосування концесій, а також проектного фінансування;
- доцільне введення часткової оплати за використання окремих елементів транспортної інфраструктури.

[1] Аналітична записка «Щодо оптимізації транспортної інфраструктури та транзитних можливостей Сходу України.» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/>.

[2] Офіційний сайт ХОДА – Режим доступу: <http://old.kharkivoda.gov.ua/uk/document/view/id/16203>.

УДК 330.322

ЗАСТОСУВАННЯ КВАЛІМЕТРИЧНОГО ПІДХОДУ ДО ОЦІНКИ РІВНЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

APPLICATION OF THE QUALIMETRIC APPROACH TO EVALUATION OF THE LEVEL OF INVESTMENT APPROXIMATION OF RAILWAY INDUSTRY OF UKRAINE

*канд. екон. наук М.В. Бормотова, канд. фіз.-мат. наук С.Д. Бронза,
канд. екон. наук Т.В. Машошина, канд. екон. наук О.М. Тройнікова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*M.V.Bormotova, PhD (Econ.), S.D.Bronza, PhD (Physico-math.),
T.V.Mashoshyna, PhD (Econ.), O.M.Troinikova, PhD (Econ.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Високий рівень інвестиційної активності є необхідним фактором сталого розвитку економіки будь-якої країни. Особливого значення приток інвестицій набуває в умовах негайної модернізації економіки України, зокрема залізничного транспорту, та необхідності інтеграції останнього в європейську транспортну систему. Саме тому налагодження стабільного інвестиційного клімату в країні та