

3. Говорушко Т. А. Страхові послуги [Текст]: підручник / Т. А. Говорушко.
– К.: Центр учбової літератури, 2011. – С. 376.

УДК 336.645.1: 656.2

О. А. Кравченко
д. э. н., доцент, профессор кафедры
финансов и кредита
Государственный университет
инфраструктуры и технологий

КОНЦЕССИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ ОБНОВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

На сегодняшний день железнодорожный транспорт сохраняет своё значение как основы транспортной инфраструктуры Украины. Отрасль представляет собой взаимосвязанную систему предприятий, основной целью функционирования которой является обеспечение и осуществление грузовых и пассажирских перевозок в соответствии с потребностями национальной экономики. Кроме этого, Соглашение об ассоциации между ЕС и Украиной предполагает органичное включение железнодорожной сети в общеевропейскую для облегчения транзитных перевозок территорией государства.

Значение железнодорожного транспорта обуславливает необходимость поддержания размера и «качества» его необоротных активов (прежде всего, подвижного состава и инфраструктуры) на уровне, соответствующем содержанию решаемых производственно-экономических задач. Сейчас состояние необоротных активов ПАО «Укрзализныця» является критическим: физический износ производственных основных средств превышает 90 %, что превышает допустимый уровень почти в 2 раза; технологическое отставание составляет 2–3 поколения.

Процессы инновационного развития отрасли (в 2016 г. обновление необоротных активов составило 0,3 % при выбытии 0,1 %) тормозятся из-за острого дефицита собственных финансовых ресурсов и объективных сложностей привлечения средств из внешних источников. Основной причиной такой ситуации стало неэффективное управление финансовой деятельностью, что, в свою очередь, привело к вымыванию денежных средств из хозяйственного оборота ПАО «Укрзализныця», снижению его ликвидности, финансовой устойчивости и платёжеспособности, а также росту финансовых рисков.

Полноценное включение железнодорожного комплекса Украины в общеевропейский предполагает повышение его интероперабельности для увеличения скорости перевозок и повышения их безопасности. Реализация данной цели возможна лишь при условии инновационного обновления необоротных активов на сумму не менее 30 млрд. грн. ежегодно. Такие средства ПАО «Укрзализныця» аккумулировать не может: за счёт собственных ресурсов можно профинансировать около 30 % потребностей в капитальных вложениях, привлечённые средства используются в основном для погашения текущих задолженностей, а из государственного и местных бюджетов средства не выделяются совсем. Этот обуславливает использование принципиально новых для железнодорожного транспорта Украины инструментов и механизмов финансирования инновационного обновления его необоротных активов. Одним из таких инструментов являются концессии, которые позволяют модернизировать и развивать, прежде всего, инфраструктурные объекты.

Концессии являются формой государственно-частного партнёрства (Public-Private Partnership – PPP), основанного на объединении ресурсов частных партнёров и государства, распределении между ними рисков для реализации национальных, масштабных и всегда общественно значимых проектов и предусматривающего временную передачу частному партнёру права пользования государственным имуществом. В Украине концессии практически не используются, хотя в других европейских странах они как инструмент

реализации крупных инфраструктурных проектов показали свою высокую эффективность за счёт (1) долгосрочного характера такого партнёрства между государством и частными компаниями; (2) бóльшим влиянием концессионеров на принятие управленческих решений по сравнению с совместными предприятиями; (3) сохранением государством рычагов влияния на частных партнёров для защиты своих интересов; (4) получения концессионерами только права пользования объектом при сохранении права распоряжения за государством. Таким образом, использование концессий как инструмента привлечения частного капитала для инновационного обновления необоротных активов железнодорожного транспорта не противоречит Закону о железнодорожном транспорте, регламентирующему управление капиталом отрасли и позволит реализовывать крупные инфраструктурные проекты, связанные, например, с развитием транспортных коридоров.

В этой связи повышается актуальность проблемы выбора механизма финансирования капитальных вложений в рамках концессий. Выделяют 4 подхода к формированию механизма возврата средств инвесторов в процессе реализации концессий на основе: (1) платы концедента; (2) тарифов; (3) оплаты услуг, не регулируемых тарифами, конечными потребителями; (4) смешанных источников [1]. Для железнодорожного транспорта Украины наиболее эффективными представляются второй и третий подход в зависимости от объектов необоротных активов. Так, при концессии на модернизацию перевозочной инфраструктуры (объектов путевого хозяйства, устройств сигнализации, связи, энергоснабжения и др.) наиболее целесообразно использовать тарифное регулирование, что предполагает утверждение тарифов за доступ к инфраструктуре при осуществлении грузовых и пассажирских перевозок. При реализации концессий на обновление объектов, обслуживающих перевозочный процесс (вокзалов и др.) более эффективным будет осуществление возврата инвестиций путём получения доходов от коммерческой эксплуатации объекта концессии.

Список литературы:

1. Организация инвестиций в концессионных проектах // Экспертный журнал «Концессии и инфраструктурные инвестиции». Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://www.investinfra.ru/gchp-kontsessii-i-investitsii/>.

УДК 336.71 (043.3)(477)

І. В. Краснова
к. е. н, професор кафедри менеджменту банківської діяльності
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»,

К. М. Суторміна
к. е. н, доцент кафедри менеджменту банківської діяльності
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»

ІНСТРУМЕНТИ РЕГУЛЮВАННЯ КОНЦЕНТРАЦІЇ БАНКІВСЬКОГО КАПІТАЛУ

Формування умов підвищення конкурентоспроможності банківського сектора є невід’ємним завданням державної політики, від виконання якого залежить розвиток фінансового та реального секторів економіки України. Важливу роль у забезпеченні відповідних умов відіграє конкуренція, за допомогою регулювання якої досягаються цільові параметри банківської концентрації. У цьому зв’язку актуалізується потреба визначення основних засад державної політики, скерованої на підтримання конкурентоспроможності банківського сектора через регулювання процесів злиття і поглинання.

Концентрація капіталу виправдана, якщо рівень економічної ефективності банківської діяльності підвищується на стільки, щоб компенсувати негативні наслідки монополізації ринку. Монополізація ринку визначається ступенем контролю над цінами. З метою мінімізації деструктивного впливу монополізації банківського ринку виникає питання визначення раціонального ступеня концентрації банківського капіталу, а також наявності системи державного