

У процесі дослідження були розглянуті різні постановки транспортної завдання. Встановлено, що існуючі підходи не дозволяють враховувати навантажені і порожні рейси маршрутів в одному розрахунку. В результаті виникає необхідність ручної передачі інформації між різними етапами розрахунку навантажених і порожніх рейсів при тому що структурою полігону накладається обмеження на тривалість розрахунку. Тому виникає необхідність використання сучасної інформатизації та обчислювальної техніки, що дозволить вивести рішення даної задачі на якісно інший рівень. При цьому з'являється можливість спеціальним чином адаптувати математичний апарат під обмеження та автоматизувати процес побудови оптимізаційних моделей. Оскільки в закільцьованих варіанті відсутня необхідність передачі даних між окремими розрахунками рейсів навантажених і порожніх маршрутів, створюються кращі умови для побудови автоматизованої системи планування. При цьому з'являються можливості: оптимізації з урахуванням доставки з різною швидкістю, одночасної оптимізації перевезень різних видів вантажу, накладення групових і окремих обмежень на транспортні зв'язки і окремі перевезення.

УДК 338.47:656

**ПРОБЛЕМИ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ:
РЕГІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ**

Городецька Т.Е., к.е.н., доцент

*Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

**PROBLEMS FINANCING OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE:
A REGIONAL ASPECT**

Gorodetska T.E.

Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

Транспорт є однією із провідних галузей, що формують інфраструктуру національного господарства країни. Він забезпечує зв'язок між різними галузями економіки, уможливує рух продукції зі сфери виробництва до сфери обігу, а отже, транспортна діяльність виступає продовженням процесу виробництва в межах обігу. Пришвидшений економічний розвиток України можливий лише за умови ефективного використання транспортної інфраструктури, яка є базовою ланкою забезпечення як економічного розвитку національної економіки країни, так і підвищення якості життя населення. Транспортна система України представлена практично всіма видами наземного, водного та повітряного транспорту, однак суттєво відстає у розвитку від європейських стандартів [1].

Дослідження особливостей фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України важливе для виявлення напрямів підвищення ефективності її використання, а також досягнення рівня, здатного позитивно впливати на економічний розвиток країни, що і зумовлює актуальність даної проблематики.

Роль транспортної інфраструктури в економіці України є неоціненною. Її значення тільки зростатиме, особливо у повоєнному відновленні постраждалих регіонів. Відповідно до Національної транспортної стратегії, яку затвердив Кабінет Міністрів України, для розбудови транспортної інфраструктури потрібно залучити понад 100 млрд дол. США, з них на розвиток дорожньої галузі – 55 млрд дол., на реформування залізничної галузі – 17 млрд дол., у сферу морського та річкового транспорту – 13 млрд дол., в авіацію – 15 млрд дол. [2].

Інвестиції в транспорт з усіх джерел фінансування досягають в Україні тільки 2% ВВП, тоді як у країнах ЄС – 3% (середній показник по 27 країнах), бюджетне фінансування в Україні перебуває на рівні 0,33% ВВП, в ЄС – 1,1%. Ретроспективний аналіз капітальних вкладень у субсектори транспорту показав, що з різних джерел фінансування, але переважно

з власних коштів підприємств, інвестування було на рівні 30–50% від потреби. За офіційними даними, в Україні за останні 7 років в усі види транспортної інфраструктури було вкладено близько 15–16 млрд. євро, або 1,5–2,2 млрд. щорічно. Водночас щорічні потреби у фінансуванні транспортної інфраструктури України оцінюються у 4,5 млрд. євро [3].

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури призвели до масштабного зносу її основних фондів.

Серед усіх видів джерел фінансування розвитку транспортної інфраструктури за економічним змістом на практиці найчастіше вдаються до тих, з яких можна одержати певні кошти. Набагато рідше йдеться про надання майна чи майнових прав, або ж спільну діяльність місцевих органів влади та суб'єктів господарювання, серед них і приватних (державно-приватне партнерство, інвестиційні проекти, інноваційні науково-технічні програми тощо).

Відмінністю останнього критерію класифікації джерел фінансування розвитку транспортної інфраструктури – спосіб залучення – є його комплексність, поєднання в собі інших критеріїв. За цим критерієм виокремлюють такі джерела фінансування розвитку транспортної інфраструктури: бюджетні, інвестиційні, кредитні та грантові.

У якості бюджетних джерел розглядаються кошти бюджетів міст та бюджетів вищих рівнів, що спрямовуються на фінансування розвитку транспортної інфраструктури і не тягнуть за собою боргових зобов'язань. Бюджетні джерела можуть формуватись як за рахунок внутрішніх ресурсів громади міста, так і за рахунок ресурсів, залучених ззовні.

Місцеві бюджети, виступаючи ключовою ланкою фінансових ресурсів органів місцевого самоврядування, є також інструментом забезпечення відповідного соціально-економічного розвитку регіону та рівня життя населення, якісного надання суспільних послуг, у т. ч. розвитку транспортної інфраструктури.

Рівень перерозподілу ВВП через місцеві бюджети України за даними 2016 року становить 14,5 %, в 2017 році – 16,4 %, що на 1,9 % більше за відповідний показник попереднього року. Найсуттєвіші збільшення цього показника спостерігаються за видатками на освіту – на 0,6 %, транспорт – 0,4 % та за видатками на соціальний захист і медицину – на 0,3 %. У 2018 році найбільше зростання частки відбулося за видатками на транспорт та інші галузі економіки (+0,2 %) (табл. 1).

Таблиця 1 – Частка видатків місцевих бюджетів у ВВП, %

Показник	2016 рік	2017 рік	2018 рік
Освіта	4,0	4,6	4,7
Пенсії	0,2	0,2	0,2
Соціальний захист	4,2	4,5	3,9
Відсотки за запозиченнями	0,0	0,0	0,0
Правоохоронні органи	0,0	0,0	0,0
Медицина	2,6	2,9	2,6
Збройні сили	0,0	0,0	0,0
Чинівницький апарат	0,7	0,8	0,8
Транспорт	0,6	1,0	1,2
Інші галузі економіки	0,8	0,8	1,0
Культура та спорт	0,5	0,6	0,5
Комунальне господарство	0,7	0,9	0,9
Сільське господарство	0,1	0,1	0,0
Охорона довкілля	0,1	0,1	0,1
Паливно-енергетичний комплекс	0,0	0,0	0,0
Всього	14,5	16,4	16,0

Примітка. Складено автором за даними [4]

Інвестиційні джерела фінансування місцевого розвитку транспортної інфраструктури охоплюють ресурси, залучені до місцевої економіки з метою створення нових активів. Особливістю інвестицій як джерела фінансування розвитку транспортної інфраструктури є те, що вони спрямовуються на реалізацію певного проекту безпосередньо, а не через місцевий бюджет. Інвестиційні джерела можуть перебувати як у приватній власності, так і повністю або частково знаходитись у комунальній власності.

Більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Залучення інвестиційних коштів з таких джерел в інноваційні транспортні проекти – це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і національної безпеки та конкурентоспроможності країни. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату є першочерговим завданням державного управління та регулювання, що забезпечується завдяки удосконаленню законодавчої бази [5].

Для фінансування розвитку транспортної інфраструктури місцеві органи влади також можуть залучати кредитні джерела, беручи на себе відповідні боргові зобов'язання на умовах строковості, платності та поворотності. При цьому кредитні кошти можуть залучати: безпосередньо муніципалітети (залучені кошти спрямовуються до бюджету міста та розподіляються в рамках його видатків), комунальні підприємства (самостійно отримують фінансові ресурси, розпоряджаються ними, здійснюють обслуговування та погашення боргу), приватні суб'єкти господарювання (муніципалітет може надавати гарантії за кредитами).

Окремим джерелом фінансування розвитку транспортної інфраструктури є грантові кошти. Ідеться про ресурси, надані для фінансування потреб розвитку транспортної інфраструктури у вигляді міжнародної технічної допомоги, грантів міжнародних донорських організацій, благодійних внесків та пожертв.

Досить часто для фінансування розвитку транспортної інфраструктури українські міста залучають кошти відразу із декількох джерел. Наприклад, міська влада м. Харкова з метою реалізації проекту добудови лінії метрополітену в м Харкові здійснила залучення кредитного фінансування: 160 млн євро виділяє Європейський інвестиційний банк. Ще 160 млн євро повинен надати Європейський банк реконструкції і розвитку, а решту коштів заплатять з міського бюджету Харкова.

Реалізація проекту розвантажить наземну частину транспортної інфраструктури, допоможе розвинути мережу громадського транспорту та підвищить рівень комфорту для харків'ян [6].

Таким чином, вирішення перелічених проблем фінансування розвитку транспортної інфраструктури можливе за умови реформування бюджетних відносин на місцевому рівні шляхом зміни пріоритетів бюджетної політики, що, в свою чергу, вплине на структуру видатків місцевих бюджетів, а також на диверсифікацію джерел фінансування.

Для вирішення проблем фінансування розвитку транспортної інфраструктури регіонів в Україні необхідно враховувати одну з найважливіших функцій державної політики на регіональному рівні, а саме: визначення та пріоритетний розвиток регіонів із удосконаленням процесу розподілу видатків Державного бюджету України. Реалізація цієї функції ґрунтується на узгодженні інтересів між центральними та регіональними органами виконавчої влади та дозволяє усунути суперечності у сфері міжбюджетних відносин і перерозподілу видатків Державного бюджету України між регіонами, підвищити відповідальності суб'єктів управління на регіональному рівні за розвиток територій.

Список посилань.

1. Цебенко Н. М. Фінансові ресурси оновлення транспортної інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://nz.uad.lviv.ua/static/media/1-54/11>.
2. Для фінансування розвитку транспортної галузі до 2020 року необхідно залучити понад 100 млрд дол. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mintrans.gov.ua/>

3. Никифорок О. І. Перспективи фінансування транспортних проектів у рамках міжнародної фінансової допомоги / О. І. Никифорок, Л. Ю. Чмирьова, Н. О. Федяй // Економіка України. – 2015. – 4 (641). – С. 45-57.

4. Бюджет України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://cost.ua/budget/expenditure/>

5. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>

6. Сайт міста Харкова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.057.ua>

УДК 338.47:656

ЛОГІСТИКА У СЕКТОРІ ТВАРИННИЦТВА. ПОСТАВКА ТВАРИН ТА ДИСТРИБУЦІЯ М'ЯСА

*Гальона І.І., асистент, Головка В.І., студент
Національний транспортний університет*

LOGISTICS IN ABATTOIR CHAINS: ANIMAL SUPPLY AND MEAT DISTRIBUTION

*Halona I.I, assistant, Holovko V.I., student.
National Transport University*

З точки зору оптимального управління логістикою, для ефективного контролю небезпек харчових продуктів необхідний комплексний підхід до контролю якості тваринної продукції, що є спільною відповідальністю виробників, переробників, дистриб'юторів, роздрібних торговців та споживачів. Це важливе питання, оскільки із збільшенням світового населення та покращенням рівня життя збільшилося споживання м'ясної продукції, особливо в розвинених країнах, які віддають перевагу безпечній їжі без добавок або хімічних залишків та з мінімальною обробкою.

Тому, контроль за вирощуванням тварин, виготовленням готової продукції та її транспортуванням до споживача стають зоною особливої уваги, зменшуючи ризик захворювання тварин, фальсифікації та підробок та надаючи детальну інформацію про країну походження, умови вирощування тварин та їх перевезення. Готова м'ясна продукція є швидкопсувна і тому вимагає термінової реалізації, переробки, або тривалого зберігання, що є джерелом значних додаткових витрат. Вирощування тварин вимагає особливої уваги до якості сировини і своєчасної поставки [1].

На жаль, в Україні відсутня ефективна логістична система, як наприклад, в інших галузях доведення продукції до споживача. Невеликі і дрібні фермерські господарства фінансово не в змозі вкладатися в придбання спеціалізованого транспорту. Великі ж тваринницькі підприємства, якщо і купують рефрижераторний транспорт, то використовують його недостатньо ефективно через відсутність кваліфікованих кадрів, які мали б великий досвід побудови ефективних логістичних схем обслуговування агропромислових підприємств на ринку.

Необхідне створення мережі логістичних компаній, які б спеціалізувалися б на агропромисловому ринку і обслуговували підприємства тваринницьких комплексів по всьому логістичному ланцюзі: від перевезення кормів і сировини до доставки готової продукції в торговельні мережі. Також важлива організація первинної обробки тваринницької сировини безпосередньо поруч з фермами. У цьому зацікавлені і виробники, і держава, оскільки транспортування м'яса на великі відстані для переробки є неоптимальним з точки зору логістичного рішення, адже рано чи пізно, зробить комплекс нерентабельним, що дуже негативно вплине на всю агропромислову галузь [3].

Застосування логістичних підходів у діяльності підприємства, формування оптимально функціонуючої логістичної системи дозволяє мінімізувати затримки на всіх етапах логістичних ланок, значно знизити собівартість готової продукції. Це дозволить