

Аналіз підприємств готельного господарства, які успішно здійснюють інноваційну діяльність, показує, що спонукальним мотивом для розробки інновацій є бажання і прагнення керівництва вести стратегічну діяльність в цілому і зокрема інноваційну. Іншою основною умовою для впровадження інновацій є наявність ефективної системи маркетингу, що забезпечує зв'язок підприємства з кінцевим споживачем готельного продукту з метою постійно виявлення нових явних і прихованих потреб споживачів щодо якості продукції та готельної послуги.

Джерела та література

1. Захарченко В. І., Корсікова Н. М., Меркулов М. Н. Інноваційний менеджмент: теорія і практика в умовах трансформаційної економіки: навч. посіб. Київ: Центр учб. л-ри, 2012. 448 с.
2. Савицька Н. Л., Жегус О. В., Михайлова М. В. Концептуальні засади контролю маркетингової діяльності в системі адаптаційного управління підприємством. *Економічний простір*. 2015. № 100. С. 161–170.
3. Гостиничный и ресторанный бизнес в Украине. URL: www.hotelbiz.com.ua

Корінь М. – д. е. н., доц.
Український державний університет
залізничного транспорту
м. Харків, Україна

Управління інвестиційним забезпеченням проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту

Сьогодні вітчизняна залізнична галузь опинилася в ситуації, коли погіршення фінансового стану залізничної компанії, відсутність бюджетного фінансування реалізації інфраструктурних проєктів і повноцінної компенсації пільгових пасажирських перевезень з боку держави призвело до неможливості її самофінансування та забезпечення інноваційно-технологічних перетворень у галузі. Аналіз динаміки фінансових показників діяльності АТ «Укрзалізниця» за період 2012–2019 років підтверджує той факт, що власні фінансові можливості залізничної компанії досить обмежені. За консолідованою фінансовою звітністю за 2018 рік, складеною за міжнародними стандартами, фінансовим результатом діяльності залізничної компанії є прибуток у розмірі 4863,35 млн грн, порівняно до 2014–2016 роками, що ознаменувалися негативною тенденцією – отриманням збитку в сумі 15443,8 млн грн, 16781,9 млн грн та 7322,041 млн грн відповідно. У якості основної причини такого стану виділяють вплив курсових різниць, що спровокував збиток у розмірі 14243,4 млн грн, 13905,1 млн грн та 4505,5 млн грн відповідно [1; 2].

У такий тяжкий час для залізничної галузі важливого значення набуває отримання державної фінансової підтримки та виконання зобов'язань держави щодо розвитку залізничного транспорту, закріплених у законодавчій і нормативно-правовій базі. Однак всупереч зазначеному спостерігається посилення податкового навантаження (15,2 млрд грн у 2016 році, 17,6 млрд грн у 2017 році, а у 2018 році і взагалі 20,6 млрд грн) [2] і соціального тягаря, пов'язаного з відсутністю необхідного обсягу компенсації державою пільгових пасажирських перевезень, що завдає значного негативного впливу на фінансовий стан залізничної компанії. Слід зазначити, що якщо раніше компенсація витрат за пільгові перевезення здійснювалася за рахунок цільових субвенцій з державного бюджету, то зараз вирішення даної проблеми має договірний характер і покладене на місцеві органи влади, які не виконують належним чином взятих на себе зобов'язань. Однак більшість сплачених коштів земельного податку за користування землею під залізничними коліями та спорудами зараховується до місцевих бюджетів.

Звичайно в умовах дефіциту власних фінансових можливостей для забезпечення розвитку залізничного транспорту АТ «Укрзалізниця» змушене вдаватися до механізмів залучення позикових коштів. Однак наразі довгостроковий кредитний рейтинг АТ «Укрзалізниця» за оцінкою Fitch Ratings, знаходиться на рівні CCC, тобто емітент знаходиться в положенні, близькому до дефолту, а здатність виконати фінансові зобов'язання залежить від ділової або економічної кон'юнктури [3].

Станом на 1 квітня 2018 року кредитний портфель Укрзалізниці складав 31,5 млрд грн, з яких 42 % – єврооблігації (дол. США), 36 % – кредитні кошти місцевих банків (дол. США), 8 % – кредитні кошти Експортно-імпортного банку Кореї (дол. США), 5 % – кредитні кошти місцевих банків та інших (грн), 4 % – кредитні кошти Європейського інвестиційного банку, 4 % – кредитні кошти Європейського банку реконструкції та розвитку тощо [4].

Як доводить світова практика, в умовах постійного бюджетного дефіциту одним із найефективніших інструментів стимулювання інфраструктурного розвитку країни є використання моделі комплексного інвестиційного проекту, за якої забезпечується спільна участь держави та бізнесу в реалізації інфраструктурних проектів, що знайшло втілення в моделі державно-приватного партнерства. В умовах нестачі інвестиційних ресурсів і низького рівня бюджетної підтримки розвитку соціально значущих інфраструктурних проектів на залізничному транспорті ефективним механізмом фінансового забезпечення якісного вдосконалення стану і структури об'єктів залізничного транспорту є державно-приватне партнерство.

Державно-приватне партнерство передбачає чіткий розподіл зобов'язань з реалізації проекту між державою і приватним інвестором, а також жорсткий контроль за їх виконанням. Під категорією державно-приватне партнерство у сфері розвитку транспортної інфраструктури залізниць пропонується розуміти механізм співробітництва державного та приватного капіталів у сфері залучення фінансових ресурсів, впровадження новітніх методів управління та використання інтелектуального потенціалу, з одного боку, і створення інституційних основ для розвитку інфраструктурних об'єктів залізничної галузі – з іншого – з метою реалізації стратегічних цілей розвитку залізничного транспорту і досягнення соціально-економічного ефекту [5].

Однак навіть попри такі позитивні результати застосування інструменту державно-приватного партнерства під фінансування інфраструктурних проектів, в Україні державно-приватне партнерство такі не набуло значно поширення під час реалізації проектів на залізничному транспорті. Це зумовлено в перше чергу високим рівнем ризику, що притаманний інфраструктурним проектам залізничного транспорту. Саме висока ризикованість та тривалі терміни окупності інвестицій, з одного боку, та відсутність в АТ «Укрзалізниця» власних коштів для фінансування проектів розвитку інфраструктури, з іншого, знижують їх привабливість для потенційних партнерів і інвесторів. Саме від величини властивих інфраструктурному проекту ризиків залежить не лише рішення про його фінансування, але й обсяг інвестованих коштів. Враховуючи те, що ризик мають визначальний вплив на можливість фінансування інфраструктурного проекту, на думку автора, доцільно застосовувати модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проектів розвитку залізничного транспорту, яка передбачає вибір альтернативних стратегій інвестування на основі розрахунку коефіцієнту інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій, що розкриває співвідношення величини інфраструктурних ризиків та обсягу інфраструктурних інвестицій [5]. Згідно з останньою, у випадку, якщо значення коефіцієнту інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій менше 1, рівень інфраструктурних ризиків притаманних проекту високий, інвестування є недоцільним, необхідно всі зусилля сконцентрувати на нейтралізації впливу інфраструктурних ризиків.

Якщо значення коефіцієнту інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій дорівнює 1, рівень інфраструктурних ризиків, характерних для проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту є допустимим, інвестування в інфраструктурні проекти є можливим, однак необхідними є заходи щодо попередження та мінімізації дії наявних ризиків. Серед ключових інструментів мінімізації інфраструктурних ризиків під час реалізації інфраструктур-

них проектів на залізничному транспорті варто виділити такі, як страхування, лімітування, хеджування, сек'юритизація ризиків, картографування, диверсифікація, локалізація ризиків тощо. За умови якщо значення коефіцієнту інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій більше 1, інвестиції в інфраструктурні проекти є низько ризиковими, доцільно реалізувати проекти, здійснюючи постійний контроль і моніторинг рівня ризиків і загроз з метою їх попередження.

Джерела та література

1. Консолідована фінансова звітність ПАТ «Укрзалізниця» за 2012–2019 рр. АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: <http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/> (дата звернення: 11.09.2020).
2. Аналітичні довідки щодо виконання показників фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» за 2016–2017 рр. АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/ (дата звернення: 09.10.2020).
3. Fitch підтвердив кредитний рейтинг «Укрзалізниць». URL: https://biz.censor.net.ua/news/3022941/fitch_podtverdil_kreditnyyi_reyting_ukrzhalyznytysi (дата звернення: 15.09.2020).
4. Фінансова звітність компанії за 2017 рік. АТ «Укрзалізниця»: веб-сайт. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/UZ%202017%20UA%20\(fin\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/UZ%202017%20UA%20(fin).pdf) (дата звернення: 09.10.2020).
5. Корінь М. В., Абдуллаєв А. І., Польгуй Д. Г. Розроблення моделі управління інвестиційним забезпеченням проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці. *Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр.* Харків: УкрДУЗТ, 2019. № 67. С. 238–247.

Кравченко Х. – студентка

Науковий керівник: к. е. н., доц.
І. Ховрак
Кременчуцький національний
університет імені Михайла
Остроградського
м. Кременчук, Україна

Порівняння умов та ефективності надання кредитних послуг

Банківські установи надають широкий перелік кредитних послуг як для фізичних осіб, так і для юридичних осіб, що є важливим для відновлення довіри до банків та розвитку бізнесу [1–2]. Для проведення порівняльного аналізу обрано Альфа-Банк та KredoBank. Так, основними кредитними послугами Альфа-Банку є: кредитні картки, кредити готівкою, споживчий кредит, інтернет кредитування (для фізичних осіб), кредит на розвиток бізнесу, лізинг, овердрафт для бізнесу, доступні кредити, гарантії, кредит під депозит, факторинг, спеціальна пропозиція від Альфа-Банку та Альфа-Лізингу (для юридичних осіб). Одночасно, основними кредитними послугами KredoBank є: кредити готівкою, іпотечні кредити, кредити на нові авто, кредити на вживані авто, кредит під заставу авто, кредити на поточні потреби, кредитна картка, лізинг (для фізичних осіб), овердрафт, інвестиційний кредит, кредит для поповнення обігових коштів (для юридичних осіб). В таблицях 1–2 наведено порівняння умов кредитування за окремими програмами.

Таблиця 1

Порівняння умов кредитування готівкою фізичних осіб

Банківська установа	Валюта кредиту	Строк кредитування, місяців	Відсоткова ставка річних, %	Мінімальна сума кредиту, грн	Максимальна сума кредиту, грн
Альфа-Банк	UAH	Від 12 до 60	Від 30,6 до 98,7	5000	1 000 000
KredoBank	UAH	Від 6 до 60	Від 41,31 до 88,6	1000	500 000