

Письменний Віталій

доктор економічних наук, доцент
професор кафедри економіки та фінансів
Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя
м. Тернопіль

Голойда Олександр

студент групи ПФМ-51
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя
м. Тернопіль

ФІНАНСУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО СЕКТОРУ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ ВІДБУДОВИ УКРАЇНИ: СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ТА ІННОВАЦІЙНІ ПРІОРИТЕТИ

В умовах глибоких економічних трансформацій, спричинених повномасштабною війною в Україні та супутніми кризовими явищами, фінансове забезпечення постає не лише як механізм економічного зростання, а й як критичний чинник забезпечення стійкості та відновлення національної економіки. Особливу актуальність у цьому контексті набуває спрямування грошових потоків у стратегічно важливі сектори, зокрема в галузь залізничного транспорту, яка відіграє системоутворювальну роль в економічній архітектоніці держави. Залізнична інфраструктура забезпечує ефективне функціонування логістичних ланцюгів, виступає ключовим елементом територіальної цілісності, національної безпеки та економічної стабільності. У складних кризових умовах залізничний транспорт є важливим опорним механізмом для забезпечення життєдіяльності держави, передусім у частині евакуації населення, постачання гуманітарної допомоги, військової техніки і боєприпасів, що додатково підкреслює необхідність пріоритетного фінансового забезпечення модернізації, цифровізації та посилення захищеності сектору.

З огляду на ключову роль залізничного транспорту в забезпеченні економічної стійкості держави та з урахуванням того, що АТ «Укрзалізниця» функціонує у формі державної власності, питання фінансування підприємств цієї галузі набуває виняткового значення. Протягом тривалого часу фінансова політика в залізничному секторі здійснювалася за залишковим принципом, що спричинило глибоку деградацію технічної бази та критичний рівень зношеності основних фондів. Технічний стан тягового рухомого складу набув загрозливих масштабів: понад 75% вантажних дизельних локомотивів експлуатуються більше ніж 35 років, що суттєво перевищує нормативні строки експлуатації. Подібна ситуація спостерігається і в сегменті пасажирських перевезень. Окрім рухомого складу, критичної модернізації потребує й інфраструктура: майже 9 тисяч кілометрів залізничних колій перебувають у стані, який вимагає невідкладного ремонту [1], що суттєво ускладнює логістику, підвищує ризики аварій і перешкоджає реалізації стратегічних перевезень.

Попри рекордні обсяги фінансування, зафіксовані в залізничному секторі України впродовж останніх років, переважна частина цих коштів була спрямована не на стратегічну модернізацію галузі. Це зумовлено необхідністю оперативного реагування на знищення інфраструктури внаслідок бойових дій, що суттєво обмежило інвестиційні можливості в напрямках оновлення рухомого складу, цифровізації управлінських процесів і впровадження енергоефективних технологій. Зокрема, АТ «Укрзалізниця» було змушене зосередити зусилля на відновленні транспортних коридорів. Станом на сьогодні підприємству вдалося відновити 46 залізничних мостів із 77, зруйнованих унаслідок збройної агресії [1], що є свідченням як надзвичайної складності інженерно-будівельних завдань, так і високої операційної мобільності галузі. Проте така концентрація ресурсів на відновлювальних роботах формує виклик для системного оновлення залізничного транспорту й підкреслює

потребу у збалансованому підході до формування фінансової політики держави у післявоєнний період з урахуванням цілей сталого розвитку транспортної інфраструктури.

В умовах повномасштабної російсько-української війни, коли ринкові механізми фінансування інфраструктурних галузей істотно послаблені, державне фінансування виступає базовим інструментом підтримки функціонування залізничного транспорту. Саме бюджетні асигнування дозволяють залізничним підприємствам не лише зберігати працездатність, а й підтримувати безперервність перевезень, здійснювати необхідні ремонтні та модернізаційні заходи, а також забезпечувати адаптацію транспортної інфраструктури до умов воєнного часу. Показовим у цьому контексті є обсяг капітальних інвестицій, освоєних у 2024 році, який сягнув орієнтовно 23 млрд грн. Ці кошти були спрямовані на цільові напрямки розвитку залізничного сектору, що мають стратегічне значення: 3,2 млрд грн вкладено в модернізацію пасажирського рухомого складу і капітальні ремонти вагонів, що дозволяє підтримувати необхідний рівень комфорту та безпеки перевезень, тоді як 2,8 млрд грн спрямовано на розвиток вантажного сектору [1], включно з оновленням інфраструктури, що забезпечує експортноорієнтовану логістику.

З огляду на структурну обмеженість державного бюджету в умовах війни та нагальну потребу у модернізації залізничної інфраструктури, дедалі більшої ваги набуває використання альтернативних джерел фінансування, серед яких особливе місце займає залучення міжнародних грантів і коштів фінансових інституцій. Це не лише компенсаторний механізм для подолання дефіциту бюджетних ресурсів, а й інструмент інтеграції української транспортної системи у європейський інфраструктурний простір шляхом реалізації спільних проєктів, орієнтованих на стійкий розвиток. Одним з прикладів є запроваджена у 2025 році система цільового бюджетного співфінансування, в межах якої Україна виділяє кошти на оновлення пасажирського парку, а решта інфраструктурних проєктів реалізується за рахунок позик та грантової допомоги від міжнародних партнерів, зокрема європейських та інших донорських структур [2]. Така модель дозволяє розподіляти наявні фінансові ресурси, посилюючи спроможність держави реалізовувати капіталомісткі проєкти без навантаження на бюджет.

Окрім забезпечення належного функціонування залізничного транспорту, особливої актуальності набуває стратегічне вкладення коштів в інноваційний розвиток підприємств галузі. Інноваційне фінансування в цьому контексті розглядається як складова частина системного управління інноваційною активністю, що передбачає оновлення технічних і технологічних параметрів виробництва, трансформацію управлінських процесів, цифровізацію логістичних операцій та інтеграцію принципів сталого розвитку. Інвестиції у новітні розробки мають спрямовуватися на впровадження енергоощадних локомотивів, автоматизованих систем управління рухом поїздів, технологій «розумної інфраструктури». Такий підхід оптимізує виробничі витрати, створює передумови для підвищення якості обслуговування, зменшення вуглецевого сліду транспорту та залучення інституційних інвесторів, орієнтованих на підтримку «зелених» та інноваційно-орієнтованих проєктів. У довгостроковій перспективі системна модернізація через інновації сприятиме не лише відновленню, а й якісному зростанню галузі, формуючи нову парадигму залізничного транспорту як драйвера економічної відбудови.

Отже, розвиток залізничного транспорту в Україні набуває особливого значення, адже саме ця галузь забезпечує критичну інфраструктурну спроможність держави в частині логістичного забезпечення, мобільності населення, експортного потенціалу й обороноздатності. Фінансове забезпечення при цьому виступає основою стабільності та безперервності функціонування залізничних підприємств. Водночас ключовою умовою довгострокової ефективності, екологічності та конкурентоспроможності галузі є цілеспрямовані інвестиції в інноваційний розвиток – від цифровізації процесів до модернізації рухомого складу й колійного господарства. У цьому контексті синергія між державним фінансуванням і залученням міжнародної технічної допомоги, зокрема у формі грантів, створює потужний мультиплікативний ефект, підвищуючи інвестиційну

привабливість сектору. Таким чином, системна політика фінансування розвитку залізничної інфраструктури, що поєднує бюджетну підтримку, міжнародне співфінансування та інноваційне оновлення, може стати одним із ключових чинників національного економічного відновлення та зміцнення державної стійкості в післявоєнний період.

Перелік використаних джерел:

1. Крейденко Володимир. «Укрзалізниця» в цифрах: чи є гроші для реформ? URL: <https://epravda.com.ua/columns/2024/10/22/720834>.

2. У держбюджеті-2025 передбачено понад 7 млрд грн для Укрзалізниці. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-derzhbyudzheti-2025-peredbacheno-ponad-7-mlrd-grn-dlya-ukrzaliznydzi>.

УДК 336.02

Тимошик Софія

студентка групи ПФ-21

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя
м. Тернопіль

Науковий керівник: Крупка Андрій

кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри економіки та фінансів
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя
м. Тернопіль

ПОДАТКОВА СИСТЕМА УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ: ВИКЛИКИ, ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМ ТА ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД

Податкова система є одним із найважливіших інструментів державної економічної політики, що дає змогу регулювати фінансові потоки, підтримувати економічну стабільність і сприяти розвитку. Для України, яка прагне вступити до Європейського Союзу, особливо важливим є аналіз податкових систем держав-членів ЄС. Це дозволяє виявити можливі напрями адаптації українського податкового законодавства до європейських стандартів, зокрема в частині соціальної справедливості, прозорості та ефективності.

Інтеграція до європейського економічного простору передбачає впровадження принципів гармонізації, що, зокрема, охоплює і податкову сферу. Попри відмінності у ставках і структурі податків між країнами ЄС, загальні підходи до оподаткування орієнтовані на рівномірне податкове навантаження та забезпечення сталого розвитку. Україна також повинна здійснити глибокі податкові реформи для досягнення відповідності цим стандартам.

Фіскальна ефективність залежить не лише від рівня податкових ставок, а й від якості податкового адміністрування та контролю. В Україні актуальним залишається питання боротьби з тіньовою економікою та ухиленням від оподаткування, адже недостатній рівень контролю за сплатою податків ускладнює наповнення бюджету та гальмує соціально-економічний розвиток [1].

Особливу увагу варто звернути на те, що податки залишаються основним джерелом наповнення державного бюджету, особливо в умовах війни. Військова агресія проти України суттєво змінила акценти у фінансовій політиці: держава повинна забезпечити фінансування оборонного сектору в безпрецедентних обсягах. Серед основних викликів, з якими стикається податкова система України в умовах війни та економічної нестабільності, можна виокремити такі проблеми:

- нестабільність податкового законодавства;
- високе податкове навантаження;
- тінізація економіки - через зниження платоспроможності зростає частка неофіційної економічної активності;
- недовіра до податкових органів і державних інституцій загалом;