

Література:

1. Синявіна Ю. В. Аналіз українського ринку інформаційних систем бухгалтерського обліку / Юлія Вікторівна Синявіна. // Економічний аналіз. – 2015. – С. 305–308.

2. Частка програми 1С на українському бухгалтерському ринку становить 98%, – експерти [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Дивись info, 2011-2017. – Режим доступу:

<http://dyvys.info/2017/05/16/chastka-programy-1s-na-ukrayinskomu-buhgalterskomu-ryнку-stanovyv-98-eksperty/> (дата звернення 19.09.2017) – Назва з екрана.

УДК 338.001.36

Ковальчик О.А.

Тернопільський національний технічний університет ім. І. Пулюя

ОСОБЛИВОСТІ МОДЕЛЕЙ ДПП У АВТОДОРОЖНІЙ ГАЛУЗІ

Kovalchuk O.A.

**FEATURES OF MODELS PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
IN ROAD SECTOR**

Недостатність фінансування автодорожньої галузі України залишається актуальною проблемою протягом останніх десятиріч. Власне, особливості дорожньої галузі (висока капіталомісткість дорожніх проектів, тривалий термін окупності цих проектів) зумовлюють як низьку інвестиційну привабливість даної галузі, так і недостатню фінансову підтримку з боку держави. Тому останнім часом активно обговорюється залучення позабюджетних коштів для фінансування розвитку і експлуатації автодоріг. Розглядаються різні форми державно-приватного партнерства в цій галузі: від концесії з будівництва платних доріг до різних моделей контрактів з будівництва та обслуговування автодоріг. На які особливості варто звернути увагу при аналізі зазначених варіантів?

Розглядаючи платні дороги варто зазначити, що на сьогодні у світі використовують три види систем платних автодоріг: відкрита (з пунктами, які перекривають основний рух), закрита (збір коштів при в'їзді/ виїзді), електронна система зборів (відсутність пунктів збору коштів; електронний збір на в'їзді/виїзді і на ключових ділянках основної дороги) [1].

У відкритій системі весь автотранспорт для сплати мита проходить крізь спеціальні місця збору коштів. Тут є економія, бо не потрібно будувати пункти збору мита на кожному з'їзді/заїзді з дороги, але можуть виникати затори. Крім того, водії можуть ухилятися від сплати мита, з'їжджаючи з дороги та знову заїжджаючи на неї.

У закритій системі водії купують квитки при в'їзді на автодорогу. При виїзді з неї водій зобов'язаний оплатити вказану суму, а в разі втрати квитка, водій має заплатити максимальну суму. Короткі платні дороги без проміжних

з'їздів і заїздів можуть мати лише один пункт оплати. Водії платять фіксовану суму на в'їзді на цю дорогу або на виїзді. Як варіант можливе встановлення пунктів збору коштів на двох кінцях автодороги. У цьому випадку водії платять фіксовану суму при в'їзді, а потім додатково оплачують при виїзді з платної автодороги і квиток при цьому не потрібен.

Електронна система передбачає встановлення в автомобілі спеціального компактного транспондера, що кріпиться до лобового скла та містить інформацію про рахунок власника машини. Сучасне обладнання дозволяє обмінюватися даними між транспондером та електронною системою на повній швидкості. Тому оплата відбувається без необхідності зупинки автомобіля.

Однак механізми збору платежів з автомобілістів безпосередньо на дорозі, в економічно розвинених країнах розглядаються як додаткові або спеціальні, що забезпечують лише одиниці відсотків від загальної суми зведених витрат на дорожню галузь. При цьому країни жорстко дотримуються вимог про наявність альтернативних безоплатних доріг.

Разом з тим платні дороги зазнали критики як неефективні з наступних причин [2]:

- транспортні засоби вимушені зупинитись або сповільнитись на платних дорогах (за винятком відкритої системи збору плати);
- збори за користування платними дорогами займають певний час і підвищують вартість експлуатації транспортних засобів
- витрати на збір оплати за проїзд можуть поглинати до однієї третини доходів, а також трапляються крадіжки виручки;
- платні дороги менш завантажені, ніж паралельні безоплатні дороги, що пов'язане зі зборами за проїзд платними дорогами, що в свою чергу збільшує затори на дорогах і знижує корисність;
- відстежуючи місцезнаходження транспортного засобу, їх водії можуть бути обмежені у свободі пересування та потерпати від надмірного нагляду.

Крім того, діючі Закони України “Про концесію” та “Про концесію на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” не сприяють залученню інвестицій з наступних причин [3]:

- Відсутність гарантії з боку держави щодо покриття ризиків інвестора у разі недосягнення проектної інтенсивності руху по платній дорозі.
- Великі терміни окупності концесійних проектів, що не дозволяє спрогнозувати відшкодування інвестицій.
- Відсутність можливості застосування інших моделей відшкодування інвестицій, крім стягнення прямої плати за проїзд.

Вищезазначених недоліків можна уникнути застосовуючи в якості альтернативи концесійним контрактам (при створенні платних автодоріг) контракти життєвого циклу. Це модель державно-приватного партнерства, яка

має ряд вагомих переваг перед концесією саме у автодорожній галузі: збільшує мотивацію підрядника до будівництва якісної автодороги; надає державні гарантії оплати робіт підряднику, що залежать тільки від якості дороги; дозволяє підтримувати якісний стан автодороги протягом усього терміну експлуатації; економить додаткові витрати на обслуговування системи оплати за проїзд автодорогою.

Література:

1. Платна автомобільна дорога [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/>.
2. Святець О.О. Аналіз світового досвіду фінансового забезпечення автодорожньої галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/archive/5-2015/190.pdf>.
3. Рогатинський Р.М., Ковальчик О.А. Особливості використання моделі КЖЦ для автодорожніх проєктів// Формування ринкової економіки в Україні: зб. наук. пр. Серія економічна Вип. 32 / Львівський нац. ун-т ім. І. Франка. - Л.: Видавництво ЛНУ ім. І. Франка, 2014. - С. 122-126.

УДК 330.322

Коненко О.

Науковий керівник: к.е.н., доцент Паславська І.М.

Львівський національний університет імені Івана Франка

**ПРОБЛЕМИ РОЗРАХУНКУ СТАВКИ ДИСКОНТУВАННЯ ГРОШОВИХ
ПОТОКІВ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЄКТУ**

Konenko O.

**PROBLEMS OF CALCULATION OF DISCOUNT RATE OF CASH FLOWS
OF INVESTMENT PROJECT**

Для мінімізації ризику і аналізу можливостей для збільшення приросту майбутніх прибутків для сучасного інвестора важливо правильно оцінити, скільки коштує придбана компанія чи її частина. Для цього найчастіше використовують аналіз дисконтованих грошових потоків, так звану DCF-оцінку.

Найважливішою складовою такого аналізу безперечно є визначення ставки дисконтування, яка застосовуватиметься для аналізу. З економічної точки зору ставка дисконтування є прийнятною для інвестора нормою доходності на вкладений капітал з урахуванням ризиків, які несе таке вкладення і її визначення може бути складним процесом через сукупність факторів, що впливають та неповноту інформації.

Оскільки ставка дисконтування залежить від ризику в грошових потоках, то відповідно чим вищим буде ризик, тим вищою буде ставка і навпаки. Два окремих грошових потоки не будуть однаково ризикові і не принеситимуть однаковий прибуток. Хоча й можна для приблизних розрахунків