

ефективністю монетарної політики, цифровими інноваціями та масштабом міжнародної фінансової допомоги.

Перелік використаних джерел:

1. Венгер К. О. Економічна безпека та регуляторна діяльність Національного банку України. Київ : НаУКМА, 2022. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/server/api/core/bitstreams/419cbefe-49b7-4cf1-9005-3ffd2a6a4df3/content> (дата звернення: 09.11.2025).
2. Вплив війни на банківську систему України. AAB Economics. 2024. № 1. С. 34–41. URL: <https://aab-economics.kmf.uz.ua/aabe/article/view/238/221> (дата звернення: 09.11.2025).
3. Національний банк України. Статистичні дані. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (дата звернення: 09.11.2025).
4. Павлов Д. С. Роль банківської системи в післявоєнній відбудові України. Київ : НаУКМА, 2024. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/server/api/core/bitstreams/12a5fb52-6989-4035-ac15-ffe54130cb97/content> (дата звернення: 09.11.2025).
5. Підорічева І. Післявоєнне відновлення Європи : досвід та уроки для України. Тернопіль : ЗУНУ, 2023. URL: <https://jeej.wunu.edu.ua/index.php/ukjee/article/view/1592> (дата звернення: 09.11.2025).
6. Черкашин І. Банківська система України в умовах війни. Тернопіль : ТНТУ, 2023. С. 87–90. URL: https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/40882/2/MNPK_2023_Cherkashyn_I-The_banking_system_of_87-90.pdf (дата звернення: 09.11.2025).

УДК 330.322:656.2:339.92(477:4-67)

Голойда Олександр

студент групи ПФМ-61

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

Науковий керівник: Письменний Віталій

доктор економічних наук, доцент

професор кафедри економіки та фінансів

Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя

ФІНАНСУВАННЯ ТА ІНВЕСТИЦІЇ У ЗАЛІЗНИЧНИЙ СЕКТОР УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

У контексті європейської інтеграції України фінансування та інвестиції у вітчизняний залізничний сектор набувають пріоритетного значення. Залізничний транспорт є базовою ланкою вантажних і пасажирських перевезень, а його стан безпосередньо детермінує швидкість, надійність і собівартість логістичних операцій. Для повноцінного входження у внутрішній ринок ЄС вітчизняна залізнична інфраструктура має відповідати європейським стандартам та технологічним вимогам, а транспортні коридори – функціонувати без обмежень пропускної спроможності. Відтак модернізацію колійного господарства та вузлових станцій, оновлення систем сигналізації й керування рухом, придбання енергоефективного рухомого складу та впровадження цифрових рішень слід розглядати як обов’язкову передумову підвищення конкурентоспроможності та безпеки перевезень.

Однак нині в Україні інвестиційно-інноваційна стратегія розвитку підприємств залізничного транспорту визначається не лише економічними та політичними, а й безпрецедентними безпековими чинниками. Ключовим бар’єром є критичний рівень фізичного й морального зносу основних фондів, що є прямим наслідком багаторічного хронічного недофінансування. На цьому тлі традиційна модель фінансування неспроможна покривати масштабні інвестиційні потреби, особливо за умов падіння обсягів перевезень і різкого зростання витрат на відновлення, спричинених російсько-українською війною. Це

зумовлює необхідність цільового вкладення коштів у підвищення стійкості залізничної інфраструктури, що необхідно розглядати як базову передумову відновлення галузевої спроможності.

Попри ключову роль державного бюджету у фінансуванні модернізації залізничної інфраструктури, у період дії воєнного стану бюджетні ресурси об'єктивно обмежені: пріоритети зміщені на оборонні та соціальні видатки, а інвестиційні потреби галузі зростають через пошкодження основних фондів і потребу посилення стійкості. За цих умов стратегія фінансування має ґрунтуватися на диверсифікації джерел: поєднанні бюджетних асигнувань з ресурсами міжнародних фінансових організацій (ЄІБ, ЄБРР), грантовими програмами, інструментами державно-приватного партнерства та, де це доцільно, запозиченнями. Такий підхід пом'якшує фіскальні обмеження й підвищує вимоги до якості підготовки проєктів (СВА/LCCA, управління ризиками, прозорість закупівель), що дисциплінує ухвалення інвестиційних рішень.

У цьому контексті особливе значення мають інструменти ЄС, насамперед Connecting Europe Facility (CEF) у його транспортному напрямі. CEF забезпечує грантове співфінансування проєктів, критичних для інтеграції до мережі TEN-T, за умови відповідності технічним специфікаціям взаємодії (TSI), впровадження ERTMS/ETCS і спрямованості на усунення обмежень пропускної спроможності на міжнародних коридорах. Практична реалізація такої підтримки вже відбувається: влітку 2025 р. координаційний комітет CEF схвалив проєкт будівництва ділянки колії 1435 мм між Сквиловою і Мостиською II з наданням 76 млн євро грантового фінансування [1]. Подібні рішення виконують подвійну функцію: створюють фінансовий мультиплікатор для національних інвестицій, а також прискорюють технологічне зближення з європейськими стандартами.

Набуття Україною статусу кандидата на членство в ЄС зумовлює невідкладну трансформацію залізничного сектору, адже базовою вимогою є інтероперабельність з європейською мережею: відповідність TSI, впровадження ERTMS/ETCS, уніфікація процедур доступу й експлуатації. Ключовим структурним бар'єром виступає різниця колійного стандарту (1520 мм проти 1435 мм), що зумовлює витрати на перестановку вагонів, перевантаження, часові затримки і знижує конкурентоспроможність транзитних маршрутів. Відтак комплексна модернізація – від вибіркового запровадження євроколії на пріоритетних коридорах і вузлах до цифровізації управління рухом, оновлення рухомого складу та посилення інфраструктурної стійкості – є умовою інтеграції до TEN-T, скорочення витрат на логістику та збільшення надійності перевезень.

Роль ЄС у трансформації залізничного сектору України є визначальною, оскільки європейські інституції забезпечують не лише грантове та кредитне співфінансування проєктів, а й повноцінний інституційно-експертний супровід (узгодження з *acquis* і TSI, оцінювання ефективності та управління ризиками). Така підтримка поєднується з трансфером технологій і стандартів: впровадженням цифрових систем управління та моніторингу руху, інтелектуальної діагностики інфраструктури, рішень для автоматизації (включно з автономними транспортними засобами на технологічних ділянках) та електротяги нового покоління. Це прискорює модернізацію, підвищує безпеку й енергоефективність перевезень і формує підґрунтя для інтеграції до єдиного європейського простору [2].

Отже, європейська інтеграція України забезпечує важливий доступ до цільових фінансових ресурсів ЄС, доповнюючи можливості державного бюджету та внутрішніх інвестицій і виступаючи каталізатором модернізації залізничної інфраструктури. Доступ українських залізничних підприємств до інструментів ЄС супроводжується вимогою дотримання європейських технічних стандартів інтероперабельності (TSI, ERTMS/ETCS), прозорих процедур закупівель і доказового відбору проєктів (СВА/LCCA, управління ризиками). Унаслідок цього інвестування спрямовується на чіткі структурні пріоритети: оновлення рухомого складу, модернізацію інфраструктури та впровадження інноваційних

цифрових рішень, що підвищує надійність перевезень, знижує логістичні витрати та наближає галузь до сумісності із мережею TEN-T.

Перелік використаних джерел:

1. ЄС надасть Україні €76 мільйона для будівництва євроколії до кордону з Польщею. Укрінформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/4011199-es-nadast-ukraini-76-miljoniv-dla-budivnictva-evrokolii-do-kordonu-z-polseu.html>.
2. Гоц Є. Ю., Ковердун М. С., Григорак М. Ю. Євроінтеграція та розвиток транспортної інфраструктури України. Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. Київ: КПП ім. Ігоря Сікорського, 2024. URL: <https://confmanagement-proc.kpi.ua/article/view/303945>.

УДК 338

Мершін Олександра

студентка групи ПП – 21

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

Науковий керівник : Маркович Ірина

кандидат економічних наук

доцент кафедри економіки та фінансів

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

ЄВРО ТА ДОЛАР : ГЛОБАЛЬНЕ СУПЕРНИЦТВО ВАЛЮТ

Долар США та євро є двома найвпливовішими валютами у світовій фінансовій системі. Їхнє суперництво визначає динаміку міжнародних розрахунків, валютних резервів і фінансової стабільності у світі.

Американський долар залишається головною резервною валютою: близько 58% світових валютних резервів зберігається у доларах (за даними МВФ, 2024 р.). Його домінування зумовлене масштабом економіки США, глибиною фінансових ринків та довірою до державних інституцій. Долар використовується більш ніж у 80% міжнародних транзакцій, що робить його ключовим інструментом у глобальних фінансових потоках. Крім того, політика Федеральної резервної системи (ФРС) має безпосередній вплив на процентні ставки та курси валют у всьому світі.

Євро, який було введено у 1999 році, нині становить приблизно 20% світових валютних резервів. Він активно використовується в міжнародних розрахунках, особливо в Європі, Африці та на Близькому Сході. Згідно з даними Європейського центрального банку (ЄЦБ), роль євро у глобальних платежах зростає завдяки розширенню зони використання валюти та розвитку фінансових ринків ЄС. Єврозона прагне зміцнити автономію від долара через створення незалежних платіжних систем, зокрема INSTEX і TIPS, а також через ініціативи щодо власної енергетичної безпеки та розрахунків у євро за енергоресурси.

Фактори впливу на глобальне суперництво: • Геополітична напруженість (санкції, торгові війни, енергетична залежність).

- Цифровізація фінансів та розвиток CBDC (центрального банківського цифрового валют), які можуть змінити структуру міжнародних платежів.

- Енергетичні ринки, що традиційно номінуються у доларах, але частково переходять на євро та юань.

- Монетарна політика провідних економік — рішення ФРС і ЄЦБ формують довіру інвесторів до обох валют.

За прогнозами Світового банку (2024), у найближчі роки ймовірно поступове зниження частки долара у світових резервах через диверсифікацію активів центральних банків, але його статус головної резервної валюти залишиться незмінним. Євро ж продовжить зміцнювати свої позиції в Європі, у торгівлі з країнами Середземномор'я,