

*Дикань В.Л.,
д.е.н., професор,
професор кафедри економіки
та управління виробничим і комерційним бізнесом,
Український державний університет залізничного транспорту*

*Слагін Ю.В.,
к.е.н., доцент,
доцент кафедри економіки
та управління виробничим і комерційним бізнесом,
Український державний університет залізничного транспорту*

ПЕРСПЕКТИВИ ФІНАНСУВАННЯ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ АКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація. Розглянуто проблеми та перспективи фінансування приміських пасажирських перевезень. Визначено основні можливі напрямки вирішення цих проблем, які необхідно враховувати в процесі акціонування залізничного транспорту, яке передбачає не тільки зміну форми власності, а й перетворення фінансово-господарської діяльності залізниць у сфері організаційно-економічного розмежування вантажного господарства, пасажирських перевезень та інфраструктури залізниць. Ці процеси повинні супроводжуватися заходами з формування механізмів ефективною фінансово-господарської діяльності залізничного транспорту, а також взаєморозрахунків по відокремленим бізнес-процесам.

Ключові слова: акціонування залізничного транспорту, приміські пасажирські перевезення.

Постановка проблеми. Суспільство на сучасному рівні розвитку соціально-економічних відносин потребує більш досконалого транспортного обслуговування населення, що полягає у повному та якісному задоволенні попиту на перевезення та одночасно забезпеченні ефективного функціонування і сталого розвитку галузевих підприємств і суспільства в цілому. В умовах значного зносу основних засобів, збитковості пасажироперевезень та загостренні конкуренції необхідні заходи, які сприятимуть зростанню ефективності господарювання, підвищать рівень якості та створять умови для збільшення обсягів пропозиції населенню транспортних послуг більш високої якості.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Учені та практики з питань функціонування та розвитку пасажирського транспорту, такі як Бараш Ю.С., Гудков О.М., Гудкова В.П., Ейтутіс Г.Д., Разумова К.М., Костецький В.В. та ін., пропонують різні напрями вдосконалення економічної діяльності: підвищення конкурентоспроможності, підвищення якості транспортного обслуговування пасажирів, удосконалення тарифоутворення та процесів організації розрахунків, мінімізації негативного впливу транспортних засобів на навколишнє середовище.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проте проблема покриття збитків приміських пасажирських перевезень в умовах акціонування та відокремлення за видами діяльності досі не вирішена та потребує пошуку шляхів її вирішення.

Мета статті полягає в аналізі наявних джерел фінансування приміського транспорту та дослідженні способів підви-

щення ефективного використання цих джерел в умовах акціонування залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток сучасного суспільства невід'ємно пов'язаний із розвитком транспортних систем та, відповідно, підприємств транспорту, особливо транспорту суспільного користування.

В Україні в січні-грудні 2015 р. послугами пасажирського транспорту скористалися 5 млрд. 175,7 млн. пасажирів, що на 12,3% менше показників відповідного періоду в 2014 р. Пасажирооборот склав 97 млрд. 280,7 млн. пас./км, що на 8,5% менше, ніж за відповідний період 2014 р. Послугами автомобільного транспорту скористалися 2 млрд. 259,8 млн. пасажирів, що на 22,4% менше, ніж за 2014 р. Перевезення пасажирів водним транспортом зменшилися на 3,1% – до 0,6 млн. осіб. Авіаційним транспортом перевезено 6,3 млн. пасажирів, що на 2,6% менше, ніж за 2014 р. Відправлення пасажирів залізничним транспортом (з урахуванням перевезень міською електричкою) у порівнянні з 2014 р. збільшилися на 0,1% – до 389,8 млн. осіб.

Для залізничної галузі в умовах акціонування підвищуються актуальність та важливість вирішення задачі фінансування збитків пасажирських перевезень, оскільки спостерігається постійне зростання: обсягів пасажирських перевезень, їх збитковості як відображення неефективної організації та низьких доходів населення, зростання конкурентного тиску у секторі пасажирських перевезень із боку перевізників автомобільного транспорту. Для нормального функціонування, а тим більше розвитку пасажирських перевезень, необхідно вирішувати проблему їх збитковості та забезпечити необхідний рівень фінансування з дотриманням належного рівня якості та безпеки. Особливе значення це має для приміського залізничного сполучення як найбільш збиткового виду пасажирських перевезень.

Розглядаючи дослідження вчених стосовно фінансування збитків пасажирських приміських перевезень, слід виділити наступне.

У роботі [6] Ейтутіс Г.Д. стосовно організації пасажирських перевезень зазначає, що традиційне збереження за приміськими залізничними перевезеннями статусу соціально значущих у теперішній суспільно-економічній системі України є малообґрунтованим, а застосування оригінальних регуляторів та нормативно-правових важелів впливу (наприклад, контрактів або угод із місцевими держадміністраціями та гарантійних зобов'язань щодо якості транспортних послуг) забезпечить

поступове відновлення, трансформацію та нагромадження стратегічного потенціалу залізничного транспорту без утисків соціально незахищених верств населення та інших пільгових категорій громадян.

Разумова К.М. справедливо підкреслює, що державне регулювання тарифів на залізничному транспорті має будуватися з урахуванням значної кількості факторів, що визначають функціонування транспорту в умовах ринку при обслуговуванні різних секторів економіки і задоволення соціальних потреб населення. Тарифи на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні повинні забезпечувати отримання підприємствами залізничного транспорту доходів від надання відповідних послуг у розмірі, який забезпечить компенсацію їх витрат із відповідних перевезень та формування прибутку, розмір якого повинен відповідати вартості капіталу, інвестованого у підприємства залізничного транспорту. Проте на автомобільному транспорті застосовується вільне ціноутворення на пасажирські перевезення, що здійснюються підприємствами приватної форми власності. Це дає можливість автотранспорту встановлювати такі тарифи, які покривають витрати, на відміну від залізничного транспорту, який є природною монополією і не має права підвищувати тарифи без узгодження з Антимонопольним комітетом [8].

Заслугує на подальше розроблення пропозиція Гудкова О.М. із метою врегулювання питань компенсації збитків від перевезень пасажирів у приміському сполученні застосовувати механізм конвертування заборгованості перед «Укрзалізницею» у цінні папери відповідних бюджетів із подальшим погашенням цінними паперами боргів комерційних банків за реінвестування [2].

Обґрунтовуючи необхідність цільового спрямування бюджетних компенсацій, покриття збитків від запровадження граничного тарифу, якщо його рівень нижчий за ринкову ціну послуги, як альтернативні у роботі [7] пропонуються такі заходи: уведення пільгового податкового режиму, запровадження механізму фінансування капітальних вкладень (зокрема, часткового фінансування інвестицій у рухомий склад за рахунок коштів новостворених державних лізингових компаній); надання пільгових кредитів Національним банком України на розвиток діяльності; установа залежності рівня граничного тарифу від коливань вартості електроенергії та рівня мінімальної заробітної плати (як основних складових витрат) або пропорційне його зростання залежно від рівня прожиткового мінімуму; заміна граничного тарифу регулюванням рівня рентабельності.

Раніше близькі за змістом рекомендації стосовно вдосконалення фінансового механізму в пасажирському комплексі залізничного транспорту були запропоновані в дослідженні В.П. Гудкової [3]. Серед інструментів державної підтримки пасажирських перевезень виділено адресні субсидії споживачам (які дозволяють ідентифікувати реальні потреби малозабезпечених верств населення в транспортних послугах), бюджетне субсидювання пасажирського комплексу (застосовується у випадку обслуговування збиткових, але суспільно необхідних транспортних маршрутів), державне (регіональне) транспортне обслуговування (якщо побічні вигоди занадто великі) [4].

Аналізуючи дослідження вищезгаданих та інших авторів, які розглядали проблеми збитковості залізничних пасажирських перевезень та приміських пасажирських перевезень зокрема, а також економічні фактори, які впливають на рівень доходів у приміському сполученні, виділено наступні основні напрямки зниження збитковості приміських пасажирських перевезень:

- підвищення тарифів у приміському сполученні;
- спільне фінансування перевезень, які мають соціальне значення, із місцевими бюджетами;
- перерозподіл доль витрат, загальних для вантажних та пасажирських господарств з урахуванням рентабельності за видами перевезень;
- установа диференційованої плати за використання інфраструктури залізничного транспорту в тарифах на перевезення.

Кожний напрямок має свої переваги та недоліки, основні з них наведено нижче.

Підвищення тарифів – відносно простий спосіб зниження збитковості приміських залізничних перевезень. Проте слід урахувати, що підвищення тарифів у незначній мірі – 25–30% на рік – дозволить лише компенсувати втрати від інфляційних процесів, а при значному зростанні тарифів (покриття витрат доходами в приміському сполученні в останні роки складає 10–16%) у 7–9 разів можливий відтік пасажиропотоку на автомобільний транспорт, якій динамічно розвивається і є основним конкурентом залізничному транспорту у секторі приміських пасажирських перевезень.

Спільне фінансування перевезень із місцевими бюджетами знижує навантаження на приміські залізничні компанії, але враховуючи теперішній стан економіки, пріоритетність задач та дефіцит місцевих бюджетів, отримання коштів із місцевих бюджетів для фінансування приміських перевезень практично не можливе, про що доводить практика експлуатації міської електрички у м. Київ та незадовільний стан розрахунків обласних державних адміністрацій та міністерств з «Укрзалізницею» за перевезення пільгових категорій населення.

Наступний напрямок полягає в перерозподілі загальних для вантажного та пасажирського господарств витрат не по існуючій методиці, а пропорційно співвідношенню доходів від перевезень по господарствам, що приведе до зміни часток розподільчих доходів: підвищення частки витрат, які приходяться на вантажні перевезення, і, відповідно, зниження частки витрат, що включаються в собівартість пасажирських перевезень. Недолік цього способу полягає в необхідності об'єктивного обумовлення та визначення співвідношення часток такого розподілу.

Застосування диференційованої плати за використання інфраструктури для різних видів сполучення дозволить установлювати тариф за використання інфраструктури у відповідності до суспільної необхідності стимулювати розвиток приміських пасажирських перевезень зниженням тарифу за рахунок збільшення тарифів для високорентабельних видів перевезень.

Кожен із розглянутих підходів окремо не дозволить вирішити проблему збитковості приміських пасажирських перевезень. Необхідно використовувати комбінування всіх можливих напрямків та способів для досягнення оптимального ефекту для залізничного транспорту та населення як споживача його послуг.

У сучасних умовах, оцінюючи варіанти розвитку транспортної системи України та підприємств суспільного транспорту, не можна нехтувати вимогами сталого розвитку суспільства. Концепція сталого розвитку, прийнята в 1992 р., полягає у задоволенні потреб суспільства з одночасним збереженням можливостей наступних поколінь і проголошує необхідність збалансування економічних, екологічних та соціальних інтересів теперішніх та майбутніх поколінь шляхом створення соціально орієнтованої економіки, яка спирається на раціональне використання природних ресурсів та на охорону навколишнього середовища. Транспорт істотно впливає на оточуюче середовище, безпеку регіонів і суспільство через аварії,

забруднення атмосфери, шум та інші чинники. Якщо говорити про роль транспорту в забезпеченні сталого розвитку суспільства, то це передбачає наступні області, на які впливає транспорт: охорона здоров'я; зменшення смертності; забезпечення сталого розвитку населених пунктів; захист атмосфери і біосфери; раціональне використання природних та енергетичних ресурсів.

Проблема оцінки впливу транспорту на навколишнє середовище знаходить відображення у вимірі зовнішніх витрат транспорту. Уперше поняття зовнішніх витрат, або «витрат переливу», описали К. Макконнелл та С. Брю. Зовнішні витрати в транспортній галузі є виразом екологічних наслідків діяльності, коли автовласник чи перевізник під час експлуатації транспортного засобу здійснює забруднення атмосфери, а «витрати переливу» несе на собі населення, яке відчуває на собі всі негативні наслідки забруднення атмосфери вуглекислим та угарним газом, незгорілими вуглеводами, оксидами азоту та свинцем.

Сутність їх полягає в тому, що той, хто обирає для поїздки той чи інший вид транспорту, сплачує тільки витрати на паливо та амортизацію транспортної одиниці. Негативний вплив транспортної одиниці під час такої поїздки на навколишнє середовище, витрати на ліквідацію аварій та інші витрати суспільства при цьому сплачує все суспільство.

Усі вищезазначені обставини доводять необхідність розвитку суспільного пасажирського транспорту, особливо транспорту, працюючого на відновлювальних екологічно чистих енергетичних ресурсах. Проте на сьогодні в Україні немає дієвих механізмів мотивації розвитку пасажирського електротранспорту. Основною причиною такого положення є збитковість підприємств суспільного пасажирського транспорту, як міського електротранспорту, так і залізничного. Тому при визначенні та розробці проєктів розвитку транспортних систем доцільно враховувати, окрім традиційних капітальних та експлуатаційних витрат, і зовнішні витрати суспільства [5].

Висновки. Вирішити проблему збитковості приміських пасажирських перевезень залізничного транспорту на рівні підприємств та компаній приміських пасажирських перевезень у сучасних соціально-економічних умовах проблематично.

Очевидно, що необхідним є державне втручання та регулювання розвитку галузей, в яких мають місце зовнішні витрати суспільства. Основні шляхи трансформації «витрат переливу» – це законодавче регулювання розвитку екологічно безпечних видів транспорту та впровадження системи оподаткування транспортних підприємств та енергоресурсів, що споживаються ними, на фундаментальному принципі стимулювання зменшення рівня споживання енергетичних ресурсів та забруднення довкілля.

Водночас необхідно поєднати державне регулювання розвитку екологічно та соціально значимого транспорту із застосуванням техніко-технологічних та організаційних заходів підвищення ефективності підприємств приміських пасажирських перевезень залізничного транспорту.

Література:

1. Бараш Ю.С. Раціональне використання рейкового транспорту у великих містах України / Ю.С. Бараш, Ю.П. Адамян // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць – Харків: УкрДАЗТ, 2015. – № 52. – С. 101–107.
2. Гудков О.М. Перспективний механізм фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті / О.М. Гудков // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. Серія «Проблеми економіки транспорту». – 2011. – Вип. 1. – С. 34–39.
3. Гудкова В.П. Удосконалення механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України: дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.07.04 / В.П. Гудкова; УкрДАЗТ. – Х., 2002. – 171 с.
4. Гудкова В.П. Теоретико-прикладні основи підвищення ефективності економічної діяльності підприємств на ринку транспортного обслуговування населення / В.П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка та управління». – 2013. – Вип. 25. – С. 11–26.
5. Слагін Ю.В. Проблеми сталого розвитку суспільного транспорту та суспільні транспортні витрати / Ю.В. Слагін // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – № 35. – С. 254–256.
6. Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: дис. ... д. е. н.: спец. 08.00.03 / Г.Д. Ейтутіс; Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. – Київ, 2010. – 452 с.
7. Костецький В.В. Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту: дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.08 / В.В. Костецький; ТНЕУ. – Тернопіль, 2010. – 177 с.
8. Разумова К.М. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: спец. 08.00.03 / К.М. Разумова; УкрДУЗТ. – Харків, 2015. – 42 с.

Дикань В.Л., Елагин Ю.В. Перспективи фінансування пригородних пасажирських перевезень в умовах акціонізації залізничного транспорту

Анотація. Рассмотрены проблемы и перспективы финансирования пригородных пассажирских перевозок. Определены основные возможные направления решения этих проблем, которые необходимо учитывать в процессе акционирования железнодорожного транспорта, предполагающего не только изменение формы собственности, но и преобразование финансово-хозяйственной деятельности железных дорог в сфере организационно-экономического разграничения грузового хозяйства, пассажирских перевозок и инфраструктуры железных дорог. Эти процессы должны сопровождаться мерами по формированию механизмов эффективной финансово-хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта, а также взаиморасчетов по обособленным бизнес-процессам.

Ключевые слова: акционирование железнодорожного транспорта, пригородные пассажирские перевозки.

Dykan V.L., Yelagin Yu.V. Funding prospects for suburban passenger transportations in the conditions of corporatization of railway transport

Summary. It's considered the the problems and prospects of suburban passenger transport financing. Identifies the main possible directions to solve these problems, you need to consider in the process of corporatization of railway transport. Corporatization of the railway transport provides not only the change of form of ownership and conversion of financial and economic activity of the railways in the field of organizational and economic disengagement cargo services, passenger transport and railway infrastructure. These processes should be accompanied by measures on formation of effective mechanisms of financial and economic activity in railway transport, as well as payments for specific business processes.

Keywords: corporatization of railway transport, suburban passenger transport.

Кабаці С.Б.,
аспірант кафедри фінансів,
Мукачівський державний університет

ДИНАМІКА ТА СТРУКТУРА ДЕРЖАВНОГО БОРГУ УКРАЇНИ

Анотація. У статті проаналізовано динаміку державного боргу за 2004–2015 рр. Наведено фактори, які впливають на його зростання. Проаналізовано стан зовнішнього державного боргу як основного елементу зростання державного боргу і ключової загрози економіці України.

Ключові слова: державний борг, зовнішній борг, економічний стан, проблеми, джерела, наслідки.

Постановка проблеми. Державний борг – один із найбільш вагомих параметрів, який характеризує стан національної економіки. Від того, наскільки фаховим є державний менеджмент заборгованістю, залежить потенціал її розвитку. Із позицій економічної безпеки у структурі державного менеджменту заборгованістю вагоме місце займає управління заборгованістю перед зовнішніми кредиторами.

За результатами аналізу структури державних боргів більшості країн світу, навіть розвинених, можна зробити висновок про існування значної частки їх зовнішнього боргу.

Для української економіки протягом останніх років ця проблема виходить на перший план, що обумовлює необхідність поглиблення досліджень у напрямі аналізу заборгованості перед міжнародними кредиторами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика зовнішньої заборгованості висвітлюється в працях Дж. Б'юкенена, Дж. Кейнса та вітчизняних учених – В. Андрущенко, Т. Вахненка, В. Козюка, В. Федосова, С. Юрія, І. Мірошниченка, В. Шевчука.

Мета статті полягає у дослідженні структури державного боргу України, багатовекторному аналізі всіх його складових та обґрунтуванні впливу зовнішнього державного боргу на економіку України.

Виклад основного матеріалу дослідження. У структурі державного боргу чи не найважливіше місце відіграє заборгованість перед міжнародними кредиторами. Саме вона є найбільшим тягарем для золотовалютних запасів держави. Ураховуючи той фактор, що Україна продовжує брати запозичення в міжнародних інстанцій та організацій, цей тягар продовжує збільшуватися попри те, що за допомогою Паризького клубу було списано більш ніж 11 млрд. дол. [1].

При цьому заборгованість України перед міжнародними кредитними організаціями на даний момент складає більше 12 млрд. дол., і спостерігається тенденція до її зростання. Це дуже негативний чинник розвитку економіки України, оскільки боргове навантаження все одно дуже велике, а якщо ще буде зростати заборгованість перед міжнародними кредиторами, то тільки рефінансування боргів чи їх списання за допомогою Паризького клубу (так як інші моделі управління державним боргом практично не використовуються) зможе допомогти уникнути дефолту.

Структура державного боргу України станом на 31.12.2015 р. відображає існування значної частки заборгованості за позиками, одержаними від міжнародних фінансових організацій (рис. 1).

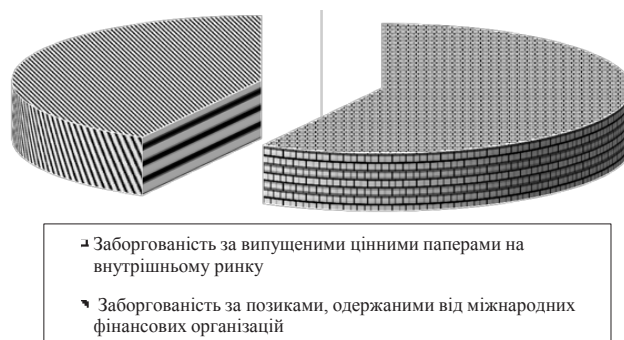


Рис. 1. Співвідношення заборгованості перед внутрішніми та зовнішніми кредиторами (% від загального обсягу)

Джерело: побудовано автором на основі [2]

У структурі заборгованості 32% складають цінні папери, які випущені на внутрішньому ринку (ОВДП, казначейські зобов'язання). Частка позик від міжнародних кредитних організацій по ОЗДП та євробондам складає більше 67%.

Якщо додати тенденцію до зростання запозичень у міжнародних кредиторів, особливо МВФ, то думка про переддефолтний стан економіки стає досить обґрунтованою.

Крім того, слід зазначити, що принаймні на даний момент часу призупинено співробітництво з МВФ – нашим найбільшим кредитором. Це означає, що деякий час траншів не буде, що може негативно сказатися на економіці, оскільки програма співробітництва розрахована таким чином, що після поновлення співробітництва підуть усі транші зразу. Своєю чергою, це призведе до того, що на ринку опиняться занадто багато валютних коштів.

Не надто оптимістичними є прогнози чотирьох світових рейтингових агентств – Fitch, Standard & Poor's, Moody's Investors Service та Rating and Investment Information, Inc. (R&I).

Зокрема, Standard & Poor's у своєму останньому рейтингу присвоїло Україні високо спекулятивний рівень В-/D за довгостроковими і В за короткостроковими зобов'язаннями в іноземній валюті та В-/В за довгостроковими та короткостроковими зобов'язаннями України і дало стабільний прогноз.

Майже аналогічною є оцінка рейтингу вагомого видання Fitch, яке позиціонувало українську економіку на рівні CCC за довгостроковими зобов'язаннями в національній та іноземній валютах і С – для короткострокових зобов'язань. Аналітики видання наголошують на тому, що дефолт імовірний, а здатність виконувати фінансові зобов'язання цілком залежить від стійкої та сприятливої ділової або економічної кон'юнктури. Якщо ж поглянути трохи назад, у жовтень місяць, то рейтинг Fitch був на рівні RD – частковий дефолт, емітент не проводить вчасні платежі [3]. Покращати стан дозволило те, що пройшло рефінансування боргів по лінії Паризького клубу і відбулася заміна старих боргів на нові по зниженим ставкам. Довгостроковий прогноз агентства Fitch проте не надто оптимістичний.

Агентство Rating and Investment Information, Inc. (R&I) підвищило рейтинг платоспроможності України до CCC, але лише

за довгостроковими зобов'язаннями в іноземній валюті і дало прогноз стабільний.

Moody's Investors Service оцінило довгострокові зобов'язання України в іноземній валюті як Саа3/Са, а довгострокові зобов'язання в національній валюті – як Саа3. Проте свіжий аналіз дає не надто позитивний прогноз через нестабільну політичну ситуацію в країні та дуже низький інституційний потенціал України загалом [6].

Якщо розшифрувати ці дані, то лише Standard & Poor's оцінює рейтинги України як високо спекулятивні. Решта агентств відносять Україну до так званої зони підвищеного ризику з імовірним дефолтом і дуже невисокою вірогідністю зростання економіки.

Зростання державного боргу України протягом 2004–2015 рр. різко збільшилось за чотирма основними складовими: державним внутрішнім боргом, державним зовнішнім боргом, гарантованим державою внутрішнім боргом, гарантованим державою зовнішнім боргом (рис. 2).

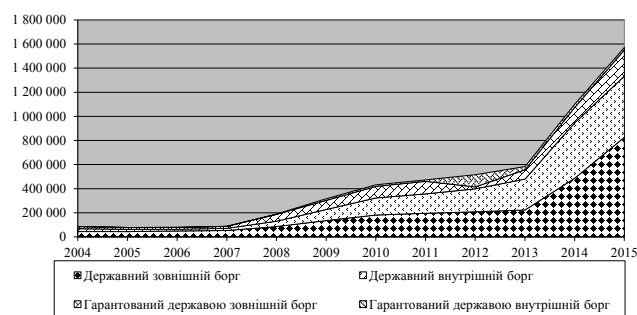


Рис. 2. Динаміка зростання державного боргу України*

*У млн. грн., крок графіка – 200 млн.

Джерело: побудовано автором на основі [4]

Загальна заборгованість із 2013 р. виросла майже в три рази. Цьому є об'єктивні причини – нестабільність на сході країни, вибори Президента, різка девальвація гривні тощо. Проте складається заборгованість здебільшого за рахунок позичок у МВФ, ЄС, США, СБРР та інших кредиторів, тобто призводила до зростання саме зовнішня заборгованість.

Зростання боргових проблем засвідчує аналіз державної заборгованості по відношенню до ВВП. Ще кілька років тому цей показник сягав 35–36%. На даний час він сягнув 79% і перетнув межу в 60%, яка є гранично допустимою для співвідношення державного боргу до ВВП.

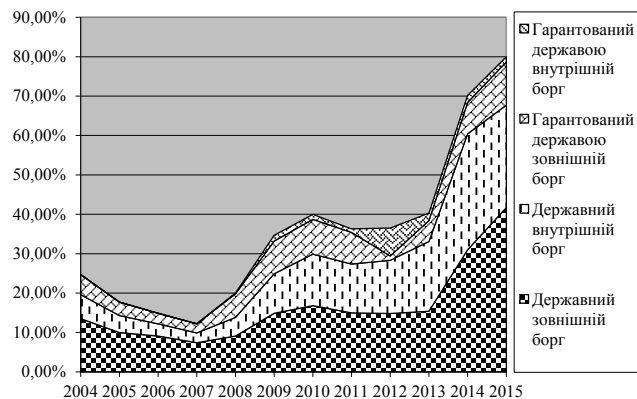


Рис. 3. Динаміка зростання державного боргу у відсотках до ВВП

Джерело: побудовано автором на основі [4]

Серед об'єктивних причин погіршення даного показника можна визнати падіння ВВП країни через фактичне зменшення території країни на дві області, які давали 20% ВВП, та АР Крим. Потрібно відзначити, що позначку в 60% перетнула Україна ще в 2014 р.

Якщо проаналізувати динаміку зростання державного боргу, то можна зробити висновок про незначний приріст величини гарантованого державою зовнішнього та внутрішнього боргу. Тобто зобов'язання начебто виконуються вчасно перед кредиторами. Хоча фактично ця стійкість пов'язана з рефінансуванням боргів. У той же час значно виріс зовнішній державний борг, що не може не турбувати, адже саме там зосереджено основне навантаження за кредитами. Без різких кроків щодо виправлення ситуації в цьому напрямі (погашення боргів, їх рефінансування) Україну на протязі буквально кількох років може чекати дефолт.

Якщо провести аналіз тенденцій зміни частки державного боргу, яка припадає на одну особу (рис. 4), то можна зробити висновок про її зростання протягом 2014–2015 рр.

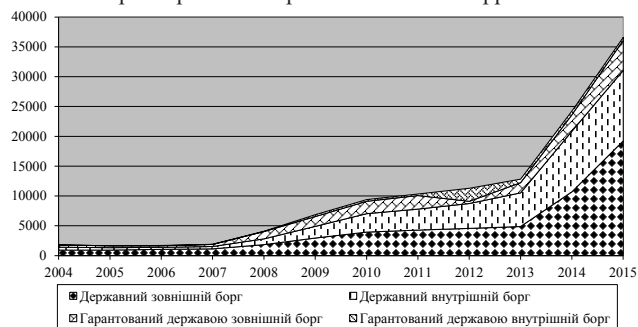


Рис. 4. Динаміка частки державного боргу України у розрахунку на одну особу, тис. грн.

За статистичними даними, на кожного громадянина України, аби повністю розрахуватися з її боргами, припадає 36 тис. грн. Для погашення існуючого боргу та за умови, що середньомісячна заробітна плата становить 4 666 грн., потрібно віддати щомісяця 3 тис. грн. державі і щоб держава при цьому не позичала коштів [5]. Даний показник поширюється на всіх жителів України незалежно від віку, працездатності тощо.

Якщо ж брати в розрахунок тільки частину населення, яка працює, то вийде сума в більш ніж 95 тис. грн. (рис. 5).

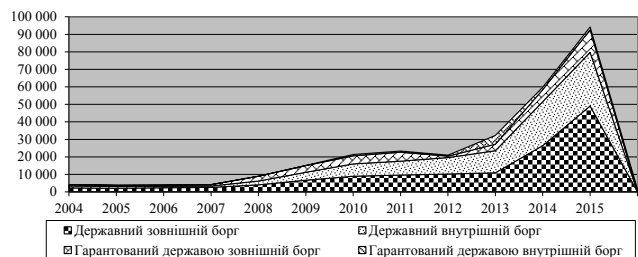


Рис. 5. Динаміка частки державного боргу України в розрахунку на одного працюючого, тис. грн.

Оскільки на даний момент українська економіка не може обійтися без зовнішнього кредитування, слід принаймні обмежити розміри їх надходжень. Це можна зробити, скориставшись німецьким досвідом управління державним боргом (рис. 6).

Держава повинна зробити більш контрольованим та цільовим залучення кредитів. Відповідно, не буде потреби у залученні зайвих кредитних коштів. Це дасть змогу зменшити

навантаження на державний бюджет, оскільки з нього фінансується покриття боргових зобов'язань держави, та зменшиться навантаження на золотовалютні резерви.

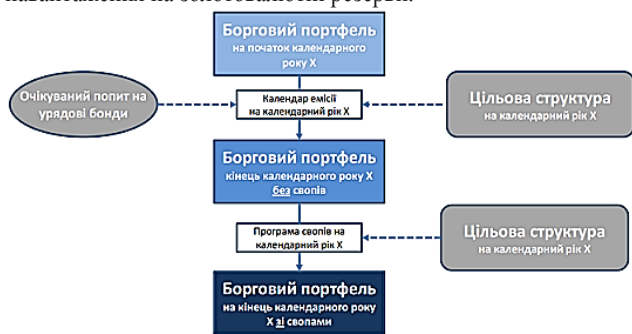


Рис. 6. Німецька модель управління державним боргом [7]

Серед пріоритетних завдань управління державним боргом в Україні можна виділити:

1. Економічну стабільність в країні. Це дасть змогу кредиторам та потенційним інвесторам чітко знати, варто чи ні вкладати гроші в розвиток економіки України. За умови економічної стабільності можна очікувати збільшення обсягів інвестиційних та кредитних ресурсів за помірними відсотковими ставками.

2. Політичну стабільність. Не менш важливий чинник, ніж економічна стабільність, адже від того, наскільки гармонізовано будуть працювати Кабінет Міністрів України, Верховна Рада та НБУ за підтримки Президента, залежить прийняття важливих рішень, які впливають як на економіку, так і на життя країни загалом.

3. Погашення принаймні частини боргових зобов'язань перед міжнародними кредиторами. Даний чинник дасть чіткий сигнал: кредиторам про те, що Україні можна надавати кредити, інвесторам – про те, що країна не збанкрутує завтра, а інвестиційний ризик зменшується.

4. Чітку програму дій за всіма борговими зобов'язаннями. Це допоможе кредиторам зрозуміти стратегію поведінки держави в майбутньому і, найголовніше, її дотримання.

Висновки. За останні одинадцять років державний борг України збільшився більш ніж у вісім разів. Основна причина цього – велике залучення зовнішніх кредитів, особливо за останні два роки. Подальше зростання їх обсягу може призвести до дефолту України та неможливості виконувати взяті на себе зобов'язання за кредитами.

Подальші дослідження будуть спрямовані на вивчення закордонного досвіду управління державним боргом.

Література:

1. Кредитні рейтинги державних цінних паперів / Міністерство фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/news/view/kredytnyi-reitynh-derzhanykh-tsinnnykh-paperyiv?category=borg>.
2. Статистична інформація про співвідношення зовнішніх та внутрішніх запозичень / Міністерство фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/news/view/statystychni-materialy-shchodo-derzhavnoho-taharantovanoho-derzhavoiv-borhu-ukrainy-u--rotsi?category=borg&ubcategory=statistichna-informacija-schodo-borgu>.
3. Прогноз рейтингового агентства Fitch щодо стану української економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.fitchratings.com/gws/en/esp/issr/80442268>.
4. Стан державного боргу України в цілому, у відсотках до ВВП, на 1 людину та на 1 працюючого [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://costua.com/budget/debt/>.
5. Середня заробітна плата в Україні (без Донецької та Луганської областей) / Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
6. Прогноз рейтингового агентства Moody's щодо стану української економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cl.exct.net/?qs=5a2c5dc3f7bfcc9865f75bc48d8a2e5f4c0e6447bd00ca0fcda9e285f1c29246f250f435219dc87e>.
7. Фінансове агентство – надійний сервіс Федерації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pfm.in.ua/files/files/pfm_document_564b5e9f139c8.pdf.

Кабаці С.Б. Динамика и структура государственного долга Украины

Аннотация. В статье проанализирована динамика государственного долга Украины за 2004–2015 гг. Приведены факторы, влияющие на его рост. Проанализировано состояние внешнего государственного долга как основного элемента роста государственного долга и ключевой угрозы экономике Украины.

Ключевые слова: государственный долг, внешний долг, экономическая обстановка, проблемы, источники, последствия.

Kabatsi S.B. Dynamics and structure of state debt of Ukraine

Summary. It's analyzed the dynamics of public debt for the years 2004-2015. It's given the factors that affect its growth. The state foreign debt as a basic element of public debt and the key threats to the economy of Ukraine is analyzed.

Keywords: state debt, foreign debt, economic environment, problems, sources, consequences.