

УДК 316.77:659.443/.446

ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ ОНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Н. М. Цебенко

*Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка,
вул. І. Франка, 24, Дрогобич, 82100, Україна*

Проаналізовано стан та проблеми розвитку транспортного сектору економіки України. Розглянуто принципи формування інвестиційної стратегії у процесі реалізації інфраструктурних проєктів. Досліджено особливості фінансового забезпечення модернізації транспортної інфраструктури України. Виокремлено фінансові ресурси оновлення транспортних галузей.

Ключові слова: *фінансові ресурси, інвестиції, стратегія, транспортна інфраструктура.*

Постановка проблеми. Транспорт є однією із провідних галузей, що формують інфраструктуру національного господарства країни. Він забезпечує зв'язок між різними галузями економіки, уможливує рух продукції зі сфери виробництва до сфери обігу, а отже, транспортна діяльність виступає продовженням процесу виробництва в межах обігу. Пришвидшений економічний розвиток України можливий лише за умови ефективного використання транспортної інфраструктури, яка є базовою ланкою забезпечення як економічного розвитку національної економіки країни, так і підвищення якості життя населення. Транспортна система України представлена практично всіма видами наземного, водного та повітряного транспорту, однак суттєво відстає у розвитку від європейських стандартів.

Співпраця України з Європейським Союзом має сприяти реструктуризації та оновленню транспортного сектору України й поступовій гармонізації чинних стандартів відповідно до норм ЄС, а також покликана поліпшити транспортну мережу та оновити інфраструктуру, зокрема на головних транспортних коридорах, які з'єднують Україну та ЄС. Це потребує модернізації рухомого складу, розгалуження автомобільних та залізничних мереж, усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних коридорів та усунення перепон і бар'єрів на шляху руху транснаціональних вантажних потоків, відновлення судноплавства національним морським та річковим флотом, оновлення та зміцнення парку повітряного флоту.

Дослідження особливостей фінансового забезпечення модернізації транспортної інфраструктури України важливе для виявлення напрямів підвищення ефективності її використання, а також досягнення рівня, здатного позитивно впливати на економічний розвиток країни, що і зумовлює актуальність даної проблематики.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження теоретичних та практичних аспектів окресленої проблеми відображені в працях Олени Никифорук, Юлії Слободяник, Анатолія Рибчука, Тетяни Чернявської та ін. [16; 26; 22; 33]. Науковці всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації й пропонували способи забезпечення ефективного функціонування цієї важливої сфери економіки України, зазначаючи відповідні фінансові ресурси для її оновлення. Зокрема, Юлія Слободяник у своєму дослідженні запропонувала використовувати контрактне фінансування як механізм збалансування інтересів суб'єктів пасажирського автотранспортного ринку. У монографії «Наднаціональна виробнича інфраструктура в умовах нестабільності глобального розвитку (тенденції, проблеми, перспективи)» автори велику увагу приділили ролі фінансових важелів в адаптації України до європейського інфраструктурного середовища, зокрема в транспортній сфері [15].

Мета статті — обґрунтувати сутність та роль фінансових ресурсів в інноваційному розвитку транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стабільно високі темпи економічного розвитку України не можуть бути досягнуті без створення ефективної транспортної інфраструктури. Транспорт належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективної роботи якої неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. «Транспортна інфраструктура активно впливає на розвиток національних економік, сприяючи їх швидкій інтеграції у регіональні союзи та світове господарство. Використання об'єктів транспортної інфраструктури активізує розширення міжнародних економічних відносин, прискорює глобалізаційні тенденції розвитку сучасної цивілізації», — вважають дослідники [15, с. 15]. У валовому внутрішньому продукті України станом на перший квартал 2016 р. частка транспортного сектору і складського господарства становила 7,4 %, чисельність працівників галузі (2015 р.) — 6,1 % від загальної чисельності зайнятого населення. Транспортна галузь не виробляє нового товару чи продукту, але завдяки їх переміщенню з одного місця в інше можна продовжити сам процес виробництва та обігу [1, с. 95; 33, с. 143]. Використання об'єктів транспортної інфраструктури активізує розширення міжнародних економічних відносин, пришвидшує глобалізаційні тенденції розвитку сучасної цивілізації [23, с. 119].

На сьогодні в Україні існує нормативно-правова база, яка є основою реалізації стратегічних напрямів розвитку національної транспортної системи на середньострокову перспективу, а саме: Транспортна стратегія України на період до 2020 р., Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р., Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 рр., Стратегія розвитку морських портів на період до 2038 р., Морська доктрина на період до 2035 р., Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р., Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р. та інші чинні нормативно-правові акти [30; 18; 19; 5].

Роль транспортної інфраструктури в економіці України є неоціненною. Її значення тільки зростатиме, особливо у повоєнному відновленні постраждалих регіонів. Відповідно до Національної транспортної стратегії, яку затвердив Кабінет Міністрів України, для розбудови транспортної інфраструктури потрібно залучити понад 100 млрд дол. США, з них на розвиток дорожньої галузі — 55 млрд дол., на реформування залізничної галузі — 17 млрд дол., у сферу морського та річкового транспорту — 13 млрд дол., в авіацію — 15 млрд дол. [6].

Зауважимо, що внаслідок анексії Криму та неоголошеної російсько-української війни показники стану транспортної інфраструктури істотно змінилися, а саме: зменшилася протяжність автомобільних доріг загального користування на 6,3 тис. км, довжина залізниць скоротилася на 630 км, а кількість торговельних портів з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена наказом Міністерства інфраструктури України), а також зменшилася кількість аеропортів (Україна залишилася без аеропортів Сімферополя, Бельбеку, Керчі, Донецька та Луганська) [16, с. 46].

Інвестиції в транспорт з усіх джерел фінансування досягають в Україні тільки 2 % ВВП, тоді як у країнах ЄС — 3 % (середній показник по 27 країнах), бюджетне фінансування в Україні перебуває на рівні 0,33 % ВВП, в ЄС — 1,1 % [16, с. 46]. Ретроспективний аналіз капітальних вкладень у галузі транспорту показав, що з різних джерел фінансування, але переважно з власних коштів підприємств, інвестування було на рівні 30–50 % від потреби. За офіційними даними, в Україні за останні 7 років в усі види транспортної інфраструктури було вкладено близько 15–16 млрд євро, або 1,5–2,2 млрд євро щорічно. Водночас щорічні потреби у фінансуванні транспортної інфраструктури України оцінюються у 4,5 млрд. євро.

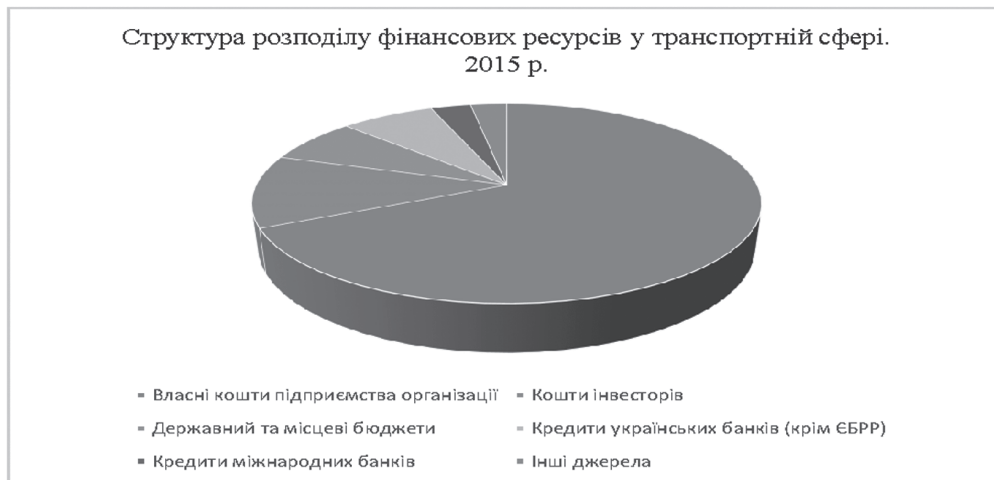
Особливість транспортної системи полягає в тому, що держава має брати активну участь у її модернізації. Відомий економіст Пол Самуельсон писав, що держава свідомо йде на інвестиції у здійснення важливих проектів збільшення суспільного допоміжного капіталу, зокрема інвестує в будівництво залізниць й інших доріг, оскільки від них можна очікувати грошових прибутків для приватних інвесторів [25, с. 291]. Тому розвиток транспортної галузі має передбачати пошук ефективного співвідношення між державним, корпоративним та приватним капіталом в оновленні виробничої інфраструктури. Механізми державної підтримки реалізації проектів із модернізації галузей транспортної інфраструктури різноманітні [8; 29].

Розглянувши механізми транспортної інфраструктури в Україні, ми дійшли висновку, що задіяні тільки бюджетний (за рахунок спецфонду держбюджету) та кредитний (залучення міжнародних кредитів під транспортні проекти) механізми. Необхідно зазначити, що впродовж двох останніх десятиліть фінансують транспортні інфраструктурні проекти в Україні у державному і в приватному секторі фінансують такі організації, як Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) [16, с. 47].

Фінансування реалізації інвестиційних проектів передбачається здійснювати за рахунок таких джерел: на змішаній основі (із залученням власних коштів

транспортних підприємств і бюджетних коштів), коштами місцевих бюджетів (на цілі, пов'язані з транспортним обслуговуванням населення регіону, підприємств і організацій), прямими інвестиціями внутрішніх і зовнішніх стратегічних інвесторів, інвестиціями на засадах концесій та інших джерел.

Структура фактичного розподілу інвестиційних джерел у 2015 році дає уявлення про їхнє співвідношення, закладене у Транспортну стратегію України до 2020 р.: власні кошти підприємств та організацій — 69,9 %, кошти інвесторів — 12 %, державний та місцевий бюджети — 7,4 %, кредити українських банків — 7,3 %, кредити міжнародних банків — 3,1 %, інші джерела — 2,8 % [30].



Складено на основі: Транспортна стратегія України до 2020 року.

Обсяги фінансування на перспективу транспортної інфраструктури в Україні (переважно до 2020 р.) визначені в державних програмах: для залізничного транспорту — (Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр.), для автомобільного транспорту — (Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 рр.), для морського транспорту — (Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р.), для авіаційного транспорту — (Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.).

Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. передбачає три етапи: перший — (2010–2012), другий — (2013–2015), третій — (2016–2019) [18]. Орієнтовний обсяг коштів, необхідний для виконання першого і другого етапів Програми становить 9329,95 млн гривень. Фінансування передбачалося здійснювати коштом державного бюджету на суму 4094,9 млн гривень, місцевих бюджетів — 3953,6 млн, інших джерел — 1281,45 млн гривень. Обсяг коштів, необхідний для виконання третього етапу Програми, мали визначати під час затвердження відповідних завдань і заходів.

Слід зазначити, що інвестиційний процес у транспортній сфері має деякі особливості, які необхідно враховувати під час формування його інвестиційної політики.

До прикладу, залізниці є державною власністю і фінансування інвестиційних програм і програм розвитку галузі здійснюється головним чином завдяки власним ресурсам. Серед чинників, що перешкоджають розвиткові інвестиційної діяльності на залізничному транспорті, можна умовно виділити зовнішні і внутрішні.

До зовнішніх чинників належать: невисокі темпи структурних перетворень в економіці, низька ліквідність, низька капіталізація, недостатня достовірність і слабка прозорість звітності, низький рівень нормативно-правового захисту прав інвесторів, недосконалість судової системи і нагляду тощо. До внутрішніх чинників можна зарахувати низьку якість управління в багатьох підрозділах залізничного транспорту, включаючи недостатню ефективність систем управління ризиками і внутрішнього контролю, державну форму власності, недостатній розвиток сучасних технологій та ін.

Транспортна система України потребує невідкладної комплексної розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів, швидкісних автомобільних доріг, залізниць та аеропортів. Складність проблеми полягає в тому, що об'єкти транспортної інфраструктури перебувають у державній власності, вони потребують значних інвестицій та великою мірою залежать від фінансування з державного та місцевого бюджетів [24, с. 45].

Анатолій Рибчук з цього приводу зазначив: «Домінуючим індикатором глобалізаційних процесів є рух інвестиційних ресурсів, які забезпечують розширене відтворення об'єктів інфраструктурного комплексу як на національному, так і міжнародному рівнях. При цьому важливу роль у формуванні фінансових ресурсів національної, регіональної та міжнародної виробничої інфраструктури відіграють інвестиційні ресурси у відповідні галузі» [22, с. 11].

11 липня 2013 р. Кабінет Міністрів України затвердив «Державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 рр.». Мета Програми — забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування, будівництво та реконструкція 1,5 тис. км автомобільних доріг, проведення ремонту понад 24 тис. км автомобільних доріг. Згідно з Програмою, загальний прогнозний обсяг фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автодоріг на весь період становить 214 млрд грн, зокрема 20 млрд грн (9 %) коштів приватних інвесторів [5]. Останнім часом у розвинених та нових індустріальних країнах можна спостерігати подальше нарощування бюджетного фінансування пріоритетних програм у різних галузях інфраструктури. До прикладу, уряд США активно формує та реалізує програму підтримки розширення транспортної мережі через впровадження найновіших технологій під час планування та виробництва автомобілів [21, с. 169].

Прогнозний обсяг фінансування Програми становить 214034,17 млн грн, врахувавши погашення зобов'язань за кредитами — 39253,08 млн грн, з них коштів державного бюджету — 133582,03 млн грн, інших джерел — 80452,14 млн грн, зокрема коштів міжнародних фінансових організацій — 18092,34 млн грн, кредитних коштів — 42359,8 млн та коштів інвесторів — 20000 млн грн. Обсяги фінансування

Програми визначаються щороку під час складання проекту Державного бюджету України на відповідний рік з урахуванням його можливостей.

Таблиця 1

Прогнозовані обсяги та джерела фінансування автомобільної галузі (2013–2018)

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн грн	За роками					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Державний бюджет	133582,03	13548,14	14653,78	24139,23	26020,38	26891,1	28329,4
спеціальний фонд	94328,95	13548,14	14653,78	15342,22	16109,41	16914,8	17760,6
загальний фонд	39253,08			8797,01	9910,97	9976,3	10568,8
Інші джерела, зокрема:	80452,14	15425,57	17553,86	10094,33	13383,28	13095,1	10900
кредитні кошти	42359,8	12275,5	14084,3	4000	4000	4000	4000
кошти міжнародних фінансових організацій	18092,34	3150,07	3469,56	3094,33	4383,28	3095,1	900
кошти інвесторів	20000			3000	5000	6000	6000
Разом	214034,17	28973,71	32207,64	34233,56	39403,66	39986,2	39229,4

Складено на основі Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки.

У Звіті Рахункової палати України від 9 серпня 2016 р. «Про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення при виконанні Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки» зазначено: «Фактично до 01.01.2015 основними джерелами фінансування дорожнього господарства були кошти спеціального фонду Державного бюджету України, сформованого за рахунок акцизного податку з вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції) в частині нафтопродуктів і транспортних засобів та з ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції) в частині нафтопродуктів і транспортних засобів; ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них; плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні» [11].

Таблиця 2

**Обсяги фінансування Програми у 2013–2015 роках
за даними щорічних звітів про її виконання**

Розділи Програми	Разом 2013–2015 рр.		
	План. (млн грн)	Факт. (млн грн)	Виконання (%)
Розділ I. «Будівництво та реконструкція автомобільних доріг загального користування»	20965,2	2745,6	13,09
Розділ II. «Капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування»	9271,7	4222,7	45,54
Розділ III. «Поточний середній ремонт автомобільних доріг загального користування»	24682,0	4175,2	16,91
Розділ IV. «Експлуатаційне утримання та поточний дрібний ремонт автомобільних доріг загального користування»	14774,3	9367,2	63,4
Розділ V. «Забезпечення інноваційного розвитку дорожньої галузі»	961,3	155,5	16,18
Розділ VI. «Погашення зобов'язань за кредитами, отриманими під гарантію Уряду»	24406,0	34662,6	142,02
Разом за Програмою	95414,9	57281,7	60,03

Складено на основі Звіту Рахункової палати України від 9 серпня 2016 р. «Про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення при виконанні Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки».

Інтеграція України у світову господарську систему та активізація транзитних перевезень зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг. Основними завданнями морської транспортної галузі мають стати: гарантування безпеки перевезень та збереження вантажів, пришвидшення обслуговування, зменшення цін і витрат на транспортні послуги. Сьогодні морська транспортна система України неспроможна забезпечити зростання обсягів перевезень. Підвищується зношеність технічних засобів портів, погіршується їхня структура, що негативно впливає на розвиток морських портів та галузі загалом. Внаслідок цього українські порти витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг.

Згідно із Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 р. (розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р.), фінансове забезпечення морських портів здійснюється коштом державного підприємства «Адміністрація морських портів України», суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, а також завдяки цільовим кредитам банків, міжнародній технічній допомозі, інвестиційним коштом, власним коштом залізниць і підприємств залізничного транспорту тощо [19]. Фінансування робіт із модернізації, ремонту,

реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури загального користування може здійснюватися коштом державного бюджету. Стратегія передбачає залучення приватних інвестицій в обсязі 26 млрд грн для розвитку об'єктів портової інфраструктури.

Розвиток та фінансування авіаційної галузі визначає Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 р., схвалена Кабінетом Міністрів України 30.10.2013 р. Метою Програми є задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту відповідно до міжнародних стандартів, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном [20]. Фінансування Програми здійснюється коштом підприємств, у власності яких перебувають аеродроми, аеродромні об'єкти та аеропорти, а також залучених ними кредитних коштів, зокрема під державні гарантії, державних коштів, коштів приватних інвесторів, а також інших не заборонених законодавством джерел.

Загальна потреба у залученні коштів для забезпечення розвитку аеропортів до 2023 р. становить більш як 8,6 млрд грн, з них 5 млрд грн за рахунок інших джерел, зокрема залучених під державні гарантії та близько 1,2 млрд грн за рахунок коштів приватних інвесторів для забезпечення розвитку об'єктів інфраструктури аеропортів, що не належать до аеродромних [20].

Таблиця 3

Прогнозні обсяги та джерела фінансування аеропортів (2016–2023)

Джерела фінансування	Обсяг фінансування (млн грн)	У тому числі за роками							
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Державні кошти, зокрема кошти, що залучаються під державні гарантії	5319,38	2485,42	1521,06	621,9	342,5	87,0	87,5	87,0	87,0
Місцеві бюджети	563,54	253,35	52,94	107,75	67,3	22,3	22,30	18,3	19,3
Інші джерела (власні кошти підприємства)	1467,08	828,18	319,7	235,7	36,7	11,7	11,7	11,7	11,7
Інші джерела (кошти інвестора)	1347,3	890,9	201,31	61,95	110,62	41,81	20,71	10	10
Усього	8697,3	4457,85	2095,01	1027,3	557,12	162,81	142,21	127	128

Складено на основі: Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.2013 р. № 944

Для забезпечення повного задоволення потреб економіки України в транспортних послугах з урахуванням нових вимог, які існують на транспортному ринку, необхідно проводити відповідну інвестиційну політику на найближчу (2–3 роки), середньострокову (4–5 років) і віддалену (10–15 і більше років) перспективу [3, с. 22]. До речі ця політика повинна враховувати особливості та необхідні обсяги інвестування за такими групами основних фондів, як рухомий склад, колійне господарство, енергетика, господарство сигналізації і зв'язку, ремонтне виробництво.

Оснoву становить передусім бюджетне фінансування й раціональна система податків. Державна підтримка оновлення виробничої інфраструктури, зокрема транспортної, здійснюється за такими основними напрямками: надання державних гарантій українським та іноземним інвесторам у межах бюджету та коштом гарантійно-заставних фондів; фінансування з бюджету; капітальні вкладення на модернізацію особливо важливих об'єктів; витрати на проведення фундаментальних наукових досліджень та інноваційних науково-технічних проєктів.

Іншими механізмами державної підтримки є різні форми заохочення інвестиційної активності й прогресивних технологій. Однією з таких форм, наприклад, може бути венчурне фінансування державою ризикових проєктів, виділення в системі податків екологічного податку, що стимулює розвиток екологічно чистих виробництв та екологічно чистої продукції, дотаційне регулювання попиту, яке стимулює високе завантаження потужностей і завдяки цьому зростання обсягу прибутку, а отже, і збільшення обсягу реінвестицій. Підтримка державою інвестиційних проєктів з оновлення виробничої інфраструктури забезпечить формування стійкої системи залучення коштів приватних інвесторів і кредитних ресурсів.

Серед можливих заходів державної підтримки: участь держави у фінансуванні проєкту — щонайбільше 50 % від загальної його вартості; участь у статутному капіталі компанії, що створюється для реалізації проєкту — не більше як 50 % мінус 1 акція, але не менше від частки участі у фінансуванні проєкту; надання довгострокових позик; надання державних гарантій та податкових і митних преференцій у межах чинного законодавства; забезпечення кваліфікованими трудовими ресурсами; розвиток науково-дослідної інфраструктури; надання державних замовлень.

Як механізм узгодження економічних інтересів господарювання виступає інститут консенсусу позицій та інтересів суб'єктів виробничої інфраструктури. Державно-приватне партнерство в Україні перебуває на ранній стадії становлення. У світовій практиці нагромаджений значний досвід реалізації проєктів державно-приватного партнерства у сфері модернізації виробничої інфраструктури.

За даними Світового банку щодо проєктів ДПП у сфері інфраструктури, в Україні впродовж 1992–2014 рр. було реалізовано 58 проєктів, в які інвестовано 14 652 млн дол. США, і лише один проєкт на транспорт у галузі портового господарства на суму 130 млн дол. США. Взаємодія влади і бізнесу сьогодні гальмується через низку недоліків, які обмежують діяльність та ефективність ДПП в Україні, серед яких відсутність і нерозвиненість законодавчої бази; недовіра влади до бізнесу,

а бізнесу до влади; непрозорість податкової системи й необґрунтованість податкових ставок і тарифів для ДПП тощо.

За офіційними даними, обсяги інвестицій у розвиток транспорту (наземного, водного, повітряного) у 2006–2010 рр. становили в середньому 2,7 % на рік від загальних капітальних вкладень в економіку країни, що значно нижче від порогових значень (10–11 %) з огляду на позиції економічної безпеки держави [27, с. 18]. У 2016 р. на економічну діяльність планувалося витратити з державного бюджету 35,9 млрд грн (5,35 % загального обсягу запланованих видатків на 2016 р.), найбільшу частку становитимуть видатки на транспорт — 19,01 млрд грн (53,19 % від загального обсягу видатків на економічну діяльність у 2016 р.) [2, с. 36]. В інвестиційні проекти на 2016 р. у транспорт і транспортну інфраструктуру планувалося вкласти за рахунок кредитів міжнародних організацій 5,7 млрд грн, що на 0,3 млрд грн більше, ніж було заплановано у 2015 р. [2, с. 54].

Фінансово-економічна криза та російсько-українська війна, внаслідок чого суттєво зменшився випуск промислової та будівельної продукції, обумовили скорочення попиту насамперед на вантажні перевезення практично за всіма основними видами транспорту. До прикладу, у 2015 р. всіма видами транспорту було перевезено 5175,7 млн пасажирів, що становило 87,7 % відносно 2014 р. Позитивною динамікою в 2015 р. було сповільнення темпів спадання для автомобільного й авіаційного транспорту в Україні [13, с. 53].

Відповідно до програмного документа «Україна 2020: Стратегія національної модернізації», перспективний розвиток економіки України оптимістично оцінюється як інвестиційно-інноваційний, що мав забезпечити підвищення її конкурентоспроможності [32; 28; 4]. Якщо у 2009–2012 рр. передбачалося гальмування розвитку через світову кризу, то період 2013–2020 рр. мав стати важливим етапом пришвидшення економічного і соціального розвитку України та забезпечити темпи зростання ВВП на 6–6,5 % щорічно [12]. Проте війна на Сході нашої держави внесла свої корективи.

Україна володіє досить розвинутою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту, однак техніко-технологічні характеристики транспортної мережі не відповідають загальноєвропейським та світовим стандартам. Зокрема, 51,1 % українських доріг не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % — за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах [17]. Лише від поганих доріг Україна щорічно втрачає 32 млрд грн або 3 % ВВП [7].

Щодо залізничного транспорту, то 15–17 % залізничних доріг є непридатними для подальшого використання, більша частина інфраструктури (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку, керування рухом тощо) є застарілою [24]. Техніко-технологічні характеристики морських портів, глибина підхідних каналів та акваторій, технічний стан причалів, навантажувально-розвантажувальних механізмів, систем автоматизації і комп'ютеризації залишаються на рівні 90-х років минулого століття. Вони, звісно, не відповідають сучасним міжнародним стандартам, особливо в аспекті контейнеризації процесів транспортування. Більшість аеропортів України

технічно не відповідають вимогам Міжнародної організації цивільної авіації та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту.

Фінансування оновлення залізничної інфраструктури і рухомого складу в Україні у 2001–2014 рр. переважно зводилося до забезпечення підтримки її поточної діяльності. На оновлення та модернізацію основних фондів залізничного транспорту щорічно потрібно понад 26 млрд грн, з яких власних коштів Укрзалізниці вкладалося близько 7–10 млрд грн. (2007, 2008), а у 2009–2014 рр. — лише 5–7 млрд грн, або тільки третину необхідної суми [9]. Треба зазначити, що поштовхом для активізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті виявився потужний чинник — проведення в Україні фіналу чемпіонату з футболу Євро-2012. Зокрема, на період 2009–2013 рр., за даними Міністерства інфраструктури, було заплановано 13 інвестиційних проєктів у залізничній галузі на загальну суму 21,1 млрд грн, з яких 8 проєктів — у межах підготовки до проведення чемпіонату. Проєкти здійснювались переважно коштом Укрзалізниці — 20,8 млрд грн, або 73 % залучених коштів на суму 6,4 млрд грн (з урахуванням відсотків).

Фінансово-економічна і політична криза (2013–2014) та російсько-українська війна призвели до згортання стратегічних програм оновлення та розвитку транспортної системи України, зокрема у стратегічних питаннях розвитку міжнародних транспортних коридорів та завершення модернізації транспортної інфраструктури, що була розпочата у зв'язку з підготовкою до Євро-2012.

Повільна модернізація транспортної інфраструктури, яка має критичний фізичний та моральний рівень зношеності, невідповідність її техніко-економічних характеристик сучасним вимогам, через щорічний дефіцит коштів для оновлення, руйнування транспортної інфраструктури Донецької та Луганської областей внаслідок проведення антитерористичної операції на сході країни, а також анексія АР Крим завдали колосальних втрат та збитків не тільки для транспортного сектору, а й для економіки загалом.

Транспортна інфраструктура України втратила 5 морських портів та 5 аеропортів, а також частину залізничних колій та автомобільних доріг. Наприклад, довжина автомобільних доріг загального користування скоротилася на 6,3 тис. км, довжина залізниць — на 630 км, кількість торговельних портів зменшилася з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта була припинена указом Мінінфраструктури), а також зменшилась кількість аеропортів (Сімферополь, Бельбек, Керч, Донецьк і Луганськ).

Модернізація транспортної галузі України має забезпечити її відповідність європейським стандартам як за швидкістю та якістю перевезень вантажів, так і за комфортністю обслуговування пасажирів. Важливу роль при цьому мають відігравати заходи, які спрямовані на розв'язання проблеми збалансування попиту і пропозицій із надання транспортних послуг, зміцнення міжнародної співпраці і посилення процесу інтеграції транспортної системи України до європейської та світової транспортних мереж, розвиток державно-приватного партнерства в транспортній галузі [14].

Висновки. Отже, транспортний комплекс України потребує серйозної реструктуризації та оновлення основних фондів, удосконалення технології перевезень

і підвищення якості транспортно-експедиційних послуг відповідно до вимог ринкової економіки, європейських та світових стандартів якості у цій галузі. Для усунення головної причини критичного стану транспортної системи України та її подальшого розвитку на інноваційній основі потрібно змінити загальну модель фінансування транспорту в Україні, зокрема перейти від моделі опори на лише кредитні іноземні інвестиції до збалансованої змішаної моделі державного регулювання та управління за участю приватного сектору у проектуванні, будівництві інфраструктурних проєктів та управління ними. Це також передбачає активну участь у процесі фінансування внутрішніх джерел (приватний бізнес, пенсійні фонди, банки розвитку), національні та місцеві інжинірингові та будівельні компанії, в яких іноземні кредитори займають істотну частку, проте не провідну. Оновлення на сучасній технологічній основі загального парку вантажних і пасажирських вагонів, локомотивів, повітряних і морських суден, річкового флоту має відбуватися відповідно до технічних стандартів ЄС і означатиме пришвидшення інтеграції національної транспортної системи до європейської, забезпечить потреби економіки в перевезеннях і залучить Україну до обслуговування міжнародних транспортних потоків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Борисенко О. С. Основні проблеми та пріоритетні напрямки розвитку ринку транспортних послуг. Економіка. Менеджмент. Бізнес: зб. наук. праць. 2011. № 3. С. 92–99.
2. Бюджетний щоденник на 2016 р. [Електронний ресурс]. Офіційна сторінка Офісу з фінансового та економічного аналізу у ВР України [сайт]. URL: https://feao.org.ua/wp-content/uploads/2016/04/FEAO_Schodennyk_A5_web.pdf.
3. Васильєв О. Л. Особливості формування інвестиційної політики залізничного транспорту. Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. Матеріали Х ювілейної міжнародної науково-практичної конференції. Київ : ДЕДУТ, 2015. С. 21–22.
4. Гудима Р. Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України. Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці. 2009. С. 238–239.
5. Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки: Постанова Кабінету Міністрів України № 696 від 11 липня 2013 р. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.kmu.gov.ua>.
6. Для фінансування розвитку транспортної галузі до 2020 року необхідно залучити понад 100 млрд дол. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.mintrans.gov.ua/>.
7. Дятлова В. В., Король Д. В. Використання потенціалу ТДК України при реалізації глобальної європейської стратегії. Перспективи розвитку економіки України в контексті європейської інтеграції. 2009. Т. X, вип. 123. С. 83–91.
8. Ильченко С. В. Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине. Економіка і регіон. 2012. № 2. С. 74–78.
9. Засади модернізації виробничої інфраструктури України : моногр. / Чукаєва І. К., Піріашвілі Б. З., Чиркін Б. П., Никифорок О. І., Карпов В. М.; ред. Піріашвілі Б.З., Никифорок О. І. ; НАН України, Ін-т економіки та прогнозування. Київ, 2014. 275 с.

10. Звіт відділу виробничої інфраструктури Інституту економіки та прогнозування Національної академії наук України про науково-дослідну роботу відомчої «Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України 2014-2016 роки» від 12 жовтня 2016 р. Київ, 2016. 34 с.
11. Звіт Рахункової палати України від 9 серпня 2016 р. «Про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення при виконанні Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки». Київ, 2016. 58 с.
12. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. URL: <http://mtu.gov.ua>.
13. Малиш Н. А., Бондар Н. М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. Вісник Національної академії державного управління при Президенті України. 2016. № 2. С. 50–58.
14. Малиш Н. А., Бондар Н. М. Напрямки партнерських взаємодій держави та бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту. Економіка та управління на транспорті. 2015. Вип. 2. С. 104–109.
15. Наднаціональна виробнича інфраструктура в умовах нестабільності глобального розвитку (тенденції, проблеми, перспективи) : моногр. / Рибчук А. В., Румянцев А. П., Левківський В. М., Яремович П. П. та ін. ; за ред. д.е.н. проф. Рибчука А. В. Дрогобич : Видавничий відділ Дрогобицького державного педагогічного університету імені Івана Франка, 2015. 364 с.
16. Никифорок О. І., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Перспективи фінансування транспортних проєктів у рамках міжнародної фінансової допомоги. Економіка України. 2015. № 4. С. 45–57.
17. Прейгер Д. К., Собакевич О. В., Ємельянова О. Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку : аналітична доповідь. Київ : НІСД, 2011. 37 с.
18. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 р. № 1106 [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390>.
19. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2013 р. № 548-р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548>.
20. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.2013 р. № 944 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року [Електронний ресурс]. Верховна Рада України [сайт]. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/944>.
21. Рибчук А. Державне регулювання розвитку національних інфраструктурних комплексів. Науковий вісник НЛТУ України. 2012. Вип. 22.12. С. 166–173.
22. Рибчук А., Прушківський В. Проблеми і перспективи інвестування глобальних інфраструктурних проєктів у посткризовий період. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. 2012. Вип. 139. С. 10–14.

23. Рибчук А. Теоретичні аспекти еволюції виробничої інфраструктури у глобальному середовищі. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2012. Вип. 110 (Частина I). С. 118–123.
24. Савчук О. В., Захарова О. В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України. Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. 2011. Вип. 2. С. 42–52.
25. Самуельсон П. Экономика. Севастополь : Ахтиар, 1995. 384 с.
26. Слободяник Ю. Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах. Суми : УАБС НБУ, 2007. 162 с.
27. Статистичний збірник. Транспорт і зв'язок України у 2010. Державна служба статистики України. Київ : ТОВ «Август Трейд», 2011. 77 с.
28. Стратегія сталого розвитку «Україна — 2020» [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>;
29. Берестеннікова О. М. та ін. Транспортний комплекс України : нац. доп. / За ред. д-ра екон. наук, проф. Котлубай О. М. ; НАН України, Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж. Одеса : ІПРЕЕД НАНУ, 2014. 176 с.
30. Транспортна стратегія України до 2020 року. Затв. Кабінетом Міністрів України від 20.10.2011 № 2174-р. URL: <http://www.kmu.gov.ua/>.
31. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.2013 р. № 944 [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/944>.
32. Україна 2020: Стратегія національної модернізації [Електронний ресурс]. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України: урядовий портал [сайт]. URL: http://me.kmu.gov.ua/file/link/144790/file/Strategy_2020.doc.
33. Чернявська Т. А. Роль фінансів у інноваційному розвитку транспортно-дорожнього комплексу [Електронний ресурс]. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nppdaa/econ/2012/141.pdf.

REFERENCES

1. Borysenko, O. S. (2011). Osnovni problemy ta priorityetni napriamky rozvytku rynku transportnykh posluh. *Ekonomika. Menedzhment. Biznes: zb. nauk. prats*, 3, 92–99 (in Ukrainian).
2. Biudzhetnyi shchodennyk na 2016 r. (2016). Ofitsiina storinka Ofisu z finansovoho ta ekonomichnoho analizu u VR Ukrainy. Retrieved from https://feao.org.ua/wpcontent/uploads/2016/04/FEAO_Schodennyk_A5_web.pdf (in Ukrainian).
3. Vasyliiev, O. L. (2015). Osoblyvosti formuvannia investytsiinoi polityky zaliznychnoho transportu. *Problemy ekonomiky ta upravlinnia na zaliznychnomu transporti. Materialy Kh yuvileinoi mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii*, 21–22 (in Ukrainian).
4. Hudyma, R. R. (2009). Problemni aspekty rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy. *Problemy i perspektyvy rozvytku natsionalnoi ekonomiky v umovakh yevrointehratsii ta svi-tovoi finansovo-ekonomichnoi kryzy*, 238–239 (in Ukrainian).
5. Derzhavna tsilova ekonomichna prohrama rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korys-tuvannia na 2013-2018 roky: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy #696 vid 11 lystnia 2013 r. Retrieved from <http://www.kmu.gov.ua> (in Ukrainian).

6. Dlia finansuvannia rozvytku transportnoi haluzi do 2020 roku neobkhdno zaluchyty ponad 100 mlrd dol. Retrieved from <http://www.mintrans.gov.ua/>. (in Ukrainian).
7. Diatlova, V. V. & Korol, D. V. (2009). Vykorystannia potentsialu TDK Ukrainy pry realizatsii hlobalnoi yevropeiskoi stratehii. Perspektvy rozvytku ekonomiky Ukrainy v konteksti yevropeiskoi intehratsii, Vol. X, 123, 83–91 (in Ukrainian).
8. Ilchenko, S. V. (2012). Institutcionalnye faktory funkcionirovaniia transportnykh sistem v Ukraine. *Ekonomika i region*, 2, 74–78 (in Russian).
9. Chukaieva, I. K., Piriashvili, B. Z., Chyrkin, B. P., Nykyforuk, O. I. & Karpov, V. M. (2014). *Zasady modernizatsii vyrobnychoi infrastruktury Ukrainy*. Piriashvili B.Z., Nykyforuk O. I. (Eds.). Kyiv (in Ukrainian).
10. Zvit viddilu vyrobnychoi infrastruktury Instytutu ekonomiky ta prohnozuvannia Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy pro naukovo-doslidnu robotu vidomchoi «Rozvytok infrastruktury sektoriv yak chynnyk realizatsii priorytetnykh napriamiv ekonomichnoi polityky Ukrainy 2014–2016 roky» vid 12 zhovtnia 2016 r. (2016). Kyiv (in Ukrainian).
11. Zvit Rakhunkovoi palaty Ukrainy vid 9 serpnia 2016 r. «Pro rezultaty audytu efektyvnosti vykorystannia biudzhetnykh koshtiv na budivnytstvo, rekonstruktsiiu ta kapitalnyi remont dorih derzhavnoho znachennia pry vykonanni Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia na 2013–2018 roky». (2016). Kyiv (in Ukrainian).
12. Kontsepsiia rozvytku transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy na serednostrokovyi period ta do 2020 roku. Retrieved from <http://mtu.gov.ua> (in Ukrainian).
13. Malysheva, N. A. & Bondar, N. M. (2016). Ekonomichnyi analiz transportnoi infrastruktury Ukrainy. *Visnyk Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezydentovi Ukrainy*, 2, 50–58 (in Ukrainian).
14. Malysheva, N. A. & Bondar, N. M. (2015). Napriamky partnerskykh vzaiemodii derzhavy ta biznesu u zabezpechenni rozvytku transportu. *Ekonomika ta upravlinnia na transporti*, 104–109 (in Ukrainian).
15. Rybchuk, A. V., Rumiantsev, A. P., Levkivskiy, V. M., Yaremovich, P. P. [et al] (2015). Nadnatsionalna vyrobnycha infrastruktura v umovakh nestabilnosti hlobalnoho rozvytku (tendentsii, problemy, perspektyvy). Rybchuk A. V. (Ed.). *Drohobych Vydavnychi viddil Drohobyskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu imeni Ivana Franka* (in Ukrainian).
16. Nykyforuk, O. I., Chmyrova, L. Yu. & Fediai, N. O. (2015). Perspektvy finansuvannia transportnykh proektiv u ramkakh mizhnarodnoi finansovoi dopomohy. *Ekonomika Ukrainy*, 4, 45–57 (in Ukrainian).
17. Preiher, D. K., Sobakevych, O. V. & Yemelianova, O. Yu. (2011). *Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v stratehii postkryzovoho ekonomichnoho rozvytku*. Kyiv: NISD (in Ukrainian).
18. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi prohramy reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010–2019 roky : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 26.10.2011 r. #1106. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390> (in Ukrainian).
19. Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 11 lyp. 2013 r. #548-r. Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548> (in Ukrainian).

20. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.10.2013 r. #944 «Pro skhvalennia Kontseptsii Derzhavnoi tsilovoi prohramy rozvytku aeroportiv na period do 2023 roku. Verkhovna Rada Ukrainy. Retrieved from <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/944>.
21. Rybchuk A. (2012). Derzhavne rehuliuвання rozvytku natsionalnykh infrastrukturykh kompleksiv. Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy, 22.12, 166–173 (in Ukrainian).
22. Rybchuk, A. & Prushkivskiy, V. (2012). Problemy i perspektyvy investuvannia hlobalnykh infrastrukturykh proektiv u postkryzovyi period. Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka, 139, 10–14 (in Ukrainian).
23. Rybchuk, A. (2012). Teoretychni aspekty evoliutsii vyrobnychoi infrastruktury u hlobalnomu seredovyshchi. Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn, 110 (Part I), 118–123 (in Ukrainian).
24. Savchuk, O. V. & Zakharova, O. V. (2011). Stratehichni napriamky rozvytku potentsialu natsionalnoi transportnoi systemy Ukrainy. Visnyk Mariupolskoho derzhavnogo universytetu. Seriya: Ekonomika, 2, 42–52 (in Ukrainian).
25. Samuelson, P. (1995). Ekonomika. Sevastopol: Akhtiar (in Russian).
26. Slobodianyk, Yu. B. (2007). Finansovyi mekhanizm funktsionuvannia pidpriemstv pasazhyrskoho avtotransportu v suchasnykh umovakh. Sumy: UABS NBU (in Ukrainian).
27. Statystychnyi zbirnyk (2011). Transport i zviazok Ukrainy u 2010. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Kyiv: TOV «Avhust Treid» (in Ukrainian).
28. Ctratehiia staloho rozvytku «Ukraina–2020». Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (in Ukrainian).
29. Berestennikova, O. M. [et al] (2014). Transportnyi kompleks Ukrainy. Kotlubai O. M. (Ed.). Odesa: IPREED NANU, 2014 (in Ukrainian).
30. Transportna stratehiia Ukrainy do 2020 roku. Zatv. Kabinetom Ministriv Ukrainy vid 20.10.2011 #2174-r. Retrieved from <http://www.kmu.gov.ua/> (in Ukrainian).
31. Pro skhvalennia Kontseptsii Derzhavnoi tsilovoi prohramy rozvytku aeroportiv na period do 2023 roku: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.10.2013 r. #944. Retrieved from <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/944> (in Ukrainian).
32. Ukraina 2020: Stratehiia natsionalnoi modernizatsii. Ministerstvo ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy: uriadovyi portal. Retrieved from http://me.kmu.gov.ua/file/link/144790/file/Strategy_2020.doc (in Ukrainian).
33. Cherniavska, T. A. (2012). Rol finansiv u innovatsiinomu rozvytku transportno-dorozhnoho kompleksu. Retrieved from http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nppdaa/econ/2012/141.pdf (in Ukrainian).

FINANCIAL RESOURCES FOR THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE RENEWAL IN UKRAINE

N. M. Tsebenko

*Drohobych Ivan Franko State Pedagogical University
24, I. Franko St., Drohobych 82100, Ukraine
n.tsebenko@gmail.com*

The situation and problems of the transport sector development of Ukraine have been analysed. The principles of the investment strategy formation in the process of the infrastructure projects implementation have been considered. The features of the financial security of the transport infrastructure modernization in Ukraine have been studied. The financial resources for the renewal of transport sectors have been highlighted.

Keywords: *financial resources. Investment, strategy, transport infrastructure.*

Стаття надійшла до редакції 07.02.2017.

Received 07.02.2017.