

**ОВСЯННИКОВА Яна Олександрівна**  
канд. екон. наук, асистент,  
Київський національний університет  
імені Тараса Шевченка  
E-mail: yana.ovs@gmail.com

**ОВСЯННИКОВА Яна Александровна**  
канд. экон. наук, ассистент,  
Киевский национальный университет  
имени Тараса Шевченко  
E-mail: yana.ovs@gmail.com

**OVSIIANNIKOVA Yana**  
PhD in Economics, Assistant Professor,  
Taras Shevchenko National University of Kyiv  
E-mail: yana.ovs@gmail.com

## ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

## ФИНАНСИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА УКРАИНЫ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

## FINANCING OF UKRAINE' TRANSPORT SECTOR: CURRENT SITUATION AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

**Анотація.** Розкрито сутність транспортного сектору та його роль для соціально-економічного розвитку країни. Виявлено, що обсяги фінансування транспортного сектору не відповідають його потребам для модернізації та наближення до сучасних вимог та європейських стандартів. Запропоновано шляхи підвищення інвестиційної привабливості та фінансування транспортного сектору.

**Ключові слова:** транспортний сектор, державне фінансування, економічний розвиток, інвестиції, інфраструктура

**Аннотация.** Раскрыта сущность транспортного сектора и его роль для социально-экономического развития страны. Выявлено, что объемы финансирования транспортного сектора не соответствуют его потребностям для модернизации и приближения к современным требованиям и европейским стандартам. Предложены пути повышения инвестиционной привлекательности и финансирования транспортного сектора.

**Ключевые слова:** транспортный сектор, государственное финансирование, экономическое развитие, инвестиции, инфраструктура

**Summary.** The essence of the transport sector and its role in the socio-economic development are revealed. It is proved that transport sector funding do not meet their needs for modernization and approximation to contemporary requirements and European standards. Ways to improving the investment attractiveness and funding of the transport sector are suggested.

**Keywords:** transport sector, public finance, economic development, investment, infrastructure

### Вступ

На сьогодні транспортний сектор в цілому відповідає тільки основним потребам суб'єктам економічної діяльності і населення. Рівень безпеки, якості та ефективності пасажирських і вантажних перевезень, а також технологічно застарілі активи з низькою енергоефективністю не відповідають сучасним вимогам, стандартам ЄС та негативно впливають на навколишнє середовище.

Такий стан впливає на зниження попиту на транспортні послуги серед зовнішніх та внутрішніх користувачів, скорочення транзиту та обсягів торгівлі, а отже, втрачена вигода отримання додаткових доходів для держави. Таким чином, відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень знижує транзитний потенціал країни та впливає на конкурентоспроможність України, адже високі витрати на перевезення по всій країні роблять вартість виробництва надзвичайно високим. Тому достатнє та стабільне фінансування розвитку транспортного сектору країни має край важливе значення для розвитку економіки в цілому.

### Мета та завдання статті

Метою статті є визначення проблем фінансування транспортного сектору України в сучасних умовах та обґрунтування практичних рекомендацій щодо покращення фінансового забезпечення транспортного сектору для стимулювання розвитку вітчизняної економіки.

### Виклад основного матеріалу дослідження

Одним з негативних наслідків постійного недофінансування транспортної галузі є руйнування і небезпека втрати стратегічної транспортної мережі. Українська транспортна система не відповідає європейським стандартам, а держава втрачає свій транзитний потенціал [1].

Україна є лідером з експорту соняшникової олії у світі та другим у світі експортером зерна після США, тому модернізована та розвинена транспортна інфраструктура забезпечує швидке та надійне транспортування товарів, а отже на пряму впливає на розвиток торгівлі й економіки в цілому. Так, 91% від усього обсягу експортованого зерна транспортується морськими шляхами, а основними видами транспортування зерна в морські порти для експорту є залізниця (61%) і дороги (31%). У зв'язку з цим Міністерство інфраструктури України визначило пріоритетні напрями для інвестицій: морські порти і внутрішні водні шляхи, залізні і автомобільні дороги; і очікує від інвестицій в розвиток інфраструктури близько 5% ВВП України, а це приблизно 131,8 млрд. дол. США від ВВП 2014 р [2]. Так, дорожня галузь потребує інвестицій обсягом 4,5 млрд. дол. США, морські порти та внутрішні водні шляхи – 2,5 млрд. дол. США, а залізниця – 2,4 млрд. дол. США [2].

Згідно з Законом України транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріаль-

но-технічних і паливно-енергетичних ресурсах [3]. Транспортний сектор України згідно з чинним законодавством відображає Єдина транспортна система України, яка наведена на рисунку 1.

Транспортний сектор відіграє значну роль у розвитку економіки України. Так, у 2015 році транспортування, зберігання, поштові та кур'єрські послуги в сукупності мають 6,6% ВВП країни та складають 13,1% зайнятості населення. Загальний оборот підприємств транспортного сектору в 2015 оцінено в 293,96 млрд. грн. (5,1% від загального обороту України). Приблизно 182,2 млрд. грн. доданої вартості (або 8,2% від валової доданої вартості України) було вироблено в транспортному секторі в 2015 році [4].



Рис. 1. Структура єдиної транспортної системи України

Слід зазначити, що транспортування становить від 0,7% до 12,4% в загальній структурі витрат українських виробників, серед найбільш транспортнозалежних є виробники металу, вугілля, видобуток нафти і газу (10,7%, 6,8% і 5%), роздрівної торгівлі (12,4%), зв'язку і поштових послуг (6,3%), державне управління та оборона (7%). Крім того, транспортна система має важливе значення для зовнішньої торгівлі, оскільки на його частку припадає 12,1% вартості експорту і 5,3% вартості імпорту.

Більш того, українські транспортні компанії сприяли росту доходів державного бюджету у 2015 році на 15,76 млрд. грн. у вигляді податків та інших обов'язкових платежів (3,1% від податкових доходів державного бюджету) й 2,15 млрд. грн. виручки / дивідендів (3% від неподаткових доходів державного бюджету) [4].

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [3].

За даними Світового банку Logistic Performance Index (LPI) 2016, Україна посідає 60-е місце серед 160 країн світу по якості функціонування торгової логістики. LPI української логістики склав 2,7, що значно нижче, ніж, наприклад, в Індії (3,4), не дивлячись на приналежність Індії та України до однієї ж групи доходів [5]. Головні причини низької оцінки України пов'язані з погано розвинутою торговою та транспортною інфраструктурою; низькою якістю і компетентністю логістичних послуг; відсутністю інновацій.

За даними Світового банку, в 2008 році загальні витрати на транспортування в торгівлі України були оцінені в 23 млрд. доларів США або еквівалент 12,1% від ВВП. Невиправдані витрати транспортних бар'єрів в торгівлі були оцінені в 6,2 млрд. доларів США або 3,3% від ВВП [5].

Через існуючі транспортні, митні та логістичні бар'єри, лише 65% від експортної ціни зерна повертається назад до виробників, для інших ключових експортів овочів - 70%. Для просування українського експорту уряду України необхідно провести комплекс заходів щодо підвищення ефективності свого транспортного сектору, впровадити Національну Транспортну Стратегію 2030 та сприяти зниженню

транспортних витрат, що накладаються на національну економіку, а також внутрішніх і міжнародних користувачів транспорту.

У відповідь на потреби громадськості й комерційних операторів дорожня галузь є одним з пріоритетних напрямків державного фінансування згідно із чинним законодавством. Це пов'язано з тим, що 97% автомобільних доріг України потребують ремонту та відновлення для підтримки ефективного транспортування товарів та послуг як в Україні, так й транзитом.

Станом на 2016 рік, бюджетне фінансування транспортного сектора склало 29,2 млрд. грн. і становило 3,23% зведеного бюджету України. Близько 52% цієї суми фінансується з державного бюджету України, решту 13,9 млрд. грн. представляли видатки місцевих бюджетів [6].

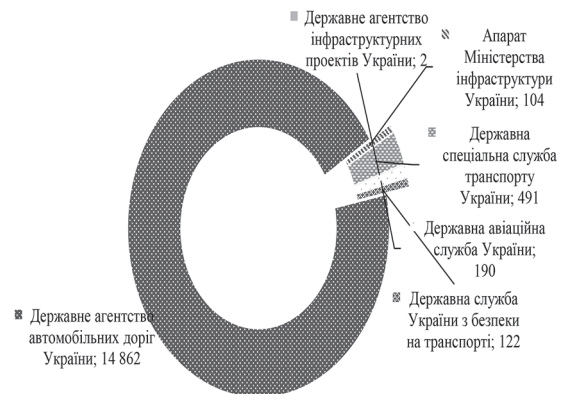


Рис. 2. Державне фінансування транспортного сектору України 2012-2016 рр, тис. грн.

Джерело: Розраховано за даними Державної казначейської служби України [7]

Так, в 2012-2016 рр. більшість (98,33%) видатків державного бюджету на транспортний сектор були спрямовані на підтримку дорожнього господарства (експлуатація та технічне обслуговування доріг). На місцевому рівні, на дорожню галузь припадає приблизно 72,36% від загального обсягу місцевого фінансування транспортного сектора. Структура розподілу державного бюджету в 2017 році також відображає пріоритетність дорожньої галузі та її розвитку в країні, так Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) отримало більшість бюджетних коштів - 94,2% від загальної суми видатків на інфраструктуру, а Міністерство інфраструктури – лише 5,8% від державного фінансування.

Наявне державне фінансування дорожнього фонду є недостатнім у порівнянні з поточними потребами дорожнього господарства; так середні потреби дорожньої галузі у 2016 році були оцінені Міністерством інфраструктури України у 50 млрд. грн.. на рік протягом 5-10 років.

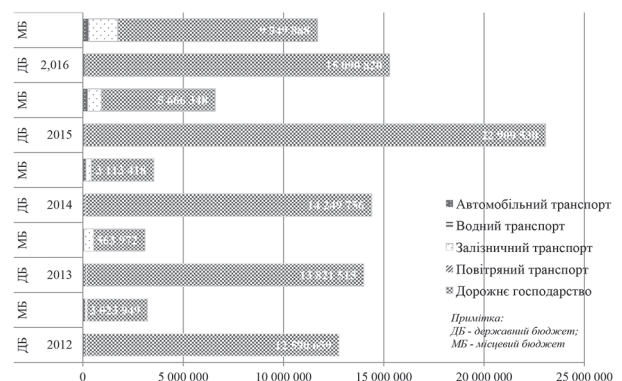
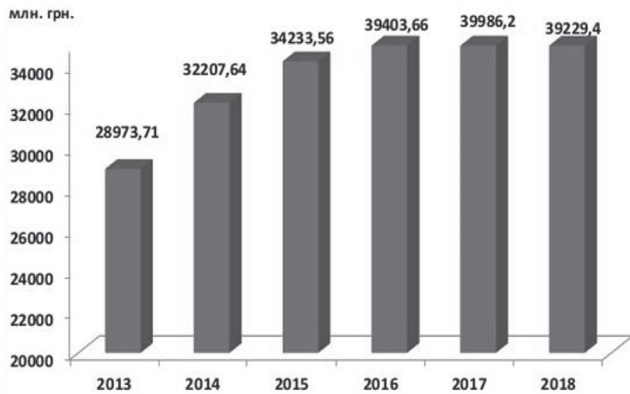


Рис. 3. Структура видатків Державного бюджету України на транспортний сектор у 2017 р.

*Джерело: Розраховано за даними Закону України Про Державний бюджет України 2017 р. [6]*

Згідно з Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, яка була затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 696, у середньому необхідно 35,4 млрд. грн. в рік на розвиток дорожньої галузі [1].

Заявлений обсяг фінансових потреб для розвитку дорожньої галузі хронічно не задовольняється, так у середньому щорічні видатки державного бюджету на Укравтодор становлять 16,9 млрд. грн., тобто 47% від реальної потреби.



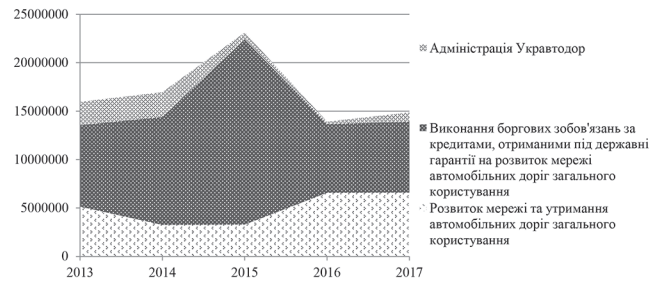
**Рис. 4. Фінансові потреби дорожньої галузі України у 2013-2018 рр, млн. грн.**

*Джерело: Розраховано за даними Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр [1]*

Тому з метою сталого фінансування дорожнього господарства у листопаді 2016 р. було створено Державний Дорожній Фонд (ДДФ), який буде сформовано протягом цього року та розпочне свою діяльність з 1 січня 2018 р. ДДФ буде формуватись за рахунок таких надходжень, як: 1) акцизний податок з вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції) в частині нафтопродуктів і транспортних засобів (крім акцизного податку, визначеного пунктом 6 частини першої статті 66 цього Кодексу); 2) акцизний податок з ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції) в частині нафтопродуктів і транспортних засобів; 3) мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них; 4) плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні та інші [8]. Передбачається, що з коштів ДДФ України 60% направлять на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, 35% - на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, 5% - на фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм [8]. При цьому зазначені вище надходження зараховуються до спеціального фонду держбюджету в наступному розмірі: в 2018 році - 50%; в 2019 році - 75%, а з 2020 року - 100% [8].

Також слід зазначити, структура видатків Укравтодора за останні роки показує, що 60% всіх отриманих державних коштів зазвичай направляється на погашення боргових зобов'язань за кредитами, отриманих під державні гарантії, на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, а в деяких випадках, у 2015 році, цей показник сягає 83%. Таким чином, витрати бюджету на погашення кредитів постійно збільшувалися, а видатки Укравтодору на безпосереднє фінансування дорожньої галузі – зменшувалися. З 2011 року кожна третя гривня, отри-

мана Укравтодором з державного бюджету, була спрямована не на розвиток доріг, а на погашення кредитів [1]



**Рис. 5. Структура видатків Укравтодора 2013-2017 рр., тис. грн.**

*Джерело: Розраховано за даними Закону України Про Державний бюджет України на 2013-2017 рр [6]*

Крім того, упродовж останніх чотирнадцяти років проблеми фінансування дорожнього господарства вирішувалися переважно за рахунок широкого залучення міжнародних кредитів. Це призвело до постійного зростання обсягів боргових зобов'язань та витрат на їх обслуговування [1]. Так, основним джерелом фінансування відновлення дорожньої галузі є МФО, частка їхньої участі у фінансуванні інвестиційних проектів Укравтодору сягає 66%, кредити – 24% та бюджетні кошти – 10%.

Реалізація інфраструктурних проектів в Україні майже неможлива без залучення міжнародних фінансових організацій. Так, за участі ЄБРР і ЄІБ протягом 1994-2015 було реалізовано 7 проектів загальної вартості € 909,55 млн., з яких кредитні кошти – € 659,23 млн. Проекти були реалізовані в дорожній галузі (3 проекти загальної вартості € 794,5 млн.), авіації (2 проекти загальної вартості \$ 56,4 млн.), морський порт (1 проект загальною вартістю € 38,9 млн.) і залізничний транспорт (1 проект загальної вартості € 37 млн.) [9].

Наразі на стадії реалізації знаходяться ще 8 проектів з ЄБРР, ЄІБ, МБРР, KfW та польського уряду, загальна сума залучених кредитних коштів – € 2444 млн., власні кошти – € 95 млн. і державний бюджет – € 459 млн. [9].

Згідно з державними програмами розвитку пріоритетних галузей України загальний обсяг інвестицій, який потребує транспортний сектор, сягає близько € 46 млрд.

**Таблиця 1. Перелік державних програм розвитку транспортного сектору України**

№	Назва програми	Необхідні інвестиції, млн. євро
1	Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019	5 400
2	Державна програма відновлення рухомого складу 2021	3 500
3	Державна програма розвитку аеропортів до 2023	300
4	Державна програма розвитку внутрішніх водних шляхів (Дніпро)	27
5	Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018	17 000
6	Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року	900
7	Державна цільова програма розвитку національної пріоритетної транспортної мережі 2016 -2026	3 335
8	Розвиток логістичних центрів (2012)	2 500
9	Міська мобільність	13 000
	Загальна сума	45 962

*Джерело: складено автором самостійно на основі різних джерел*

Достатнє і надійне фінансування транспортного сектора є наріжним каменем для сталого надання транспортних послуг. Тому визначення прийнятних джерел фінансування та мобілізація достатніх ресурсів на сприятливих умовах є складним питанням під час розробки та реалізації державних програм.

Таким чином, зовнішнім джерелом фінансування транспортного сектора можуть бути кошти міжнародних фінансових інститутів, які будуть підходити для конкретних інвестиційних програм. Крім того, фінансування з приватного сектора є також актуальним, проте приватні інвестиції слід розглядати в якості доповнення до державного фінансування, а не як його заміна.

Важливою умовою залучення коштів на розвиток транспортного сектора є ефективне використання фінансових ресурсів та підвищення експлуатаційної ефективності підприємств державної і муніципальної власності, тому інвестиційні плани та плани розвитку державних підприємств необхідно публічно контролювати.

З огляду на проблеми та виклики розвитку транспортного сектора України, на нашу думку, слід імплементувати наступні дії:

- з метою розвитку інфраструктури створити довгостроковий план фінансування транспортного сектора, зокрема, з пильним плануванням у відповідності зі стратегічними пріоритетами, термінами реалізації та життєвим циклом активів, а також на основі віддачі від інвестицій в цілях забезпечення ефективного витрачання;

- забезпечити виконання Державного Дорожнього фонду своїх цілей в 2018 році;

- створити сприятливі умови для залучення інвестицій приватного капіталу в розвиток транспортного сектора з очевидно життєздатними проектами ДПП в сфері транспорту;

- забезпечити прозору систему державних закупівель, комунікації і розкриття інформації про планування бюджету і витрат, щоб продемонструвати фінансову дисципліну для громадськості;

- заохочувати інвестиції МФО в розвиток транспортного сектора;

- у довгостроковій перспективі розробляти і застосовувати інноваційні фінансові інструменти і механізми, щоб розблокувати потоки приватного капіталу в транспортний сектор (зелені інвестиції, мезонічне фінансування, проектне фінансування, включаючи облігації і інструменти поділу ризиків) з підтримкою держави або МФІ.

## Висновки та перспективи подальших досліджень

Велика частина державних коштів, що виділяються на транспортний сектор, призначені на обслуговування боргу; лише невелика частина коштів виділяється на достатню підтримку інфраструктури, розвиток і оновлення рухомого складу і обладнання. Щоб подолати ці труднощі, необхідно забезпечити більш широке залучення приватного капіталу в транспортний сектор. Це спричинить необхідність змін в нормативно-правовій базі, створення прозорої та ефективної системи відбору потенційних інвестиційних проектів, а також надання гарантій приватним інвесторам.

Для того, щоб забезпечити своєчасне фінансування транспортного сектора, необхідно розглянути питання про призначення певних грошових потоків для конкретних потреб в галузі розвитку транспорту. В даному випадку базою створення такого фонду можуть бути певні акцизи й податки з експлуатації і технічного обслуговування доріг, лоцманських зборів між морським і річковим видами транспорту, і збори за посадку у аеропортах.

Проте, перш ніж впроваджувати механізми мобілізації додаткових фінансових ресурсів для транспортного сектора, необхідно підвищити ефективність державних і муніципальних транспортних підприємств, а саме: введення довгострокового фінансового планування, управління активами, механізми корпоративного управління, а також комплексна стратегія по відношенню до утримання прибутку підприємств від державного бюджету.

## Список літератури:

1. Звіт 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. - Рахункова палата, 2016. Режим доступу: [http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16749919/Zvit\\_15-1.pdf?subportal=main](http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16749919/Zvit_15-1.pdf?subportal=main)

2. Інвестиційні можливості України. - Кабінет міністрів України, 2015. Режим доступу: [www.kmu.gov.ua/document/248325848/03\\_Andriy%20Pyvovarskiy.pdf](http://www.kmu.gov.ua/document/248325848/03_Andriy%20Pyvovarskiy.pdf)

3. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>

4. Статистична інформація. - Державна служба статистики України, 2016. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

5. Ukraine Trade and Transit Facilitation Study. - World Bank, 2010. Режим доступу: [siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF\\_April2010.pdf](http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010.pdf)

6. Про Державний бюджет України на 2012-2017 рр. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1801-19>

7. Виконання Державного бюджету України. Державна казначейська служба України, 2016. Режим доступу: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=146477>

8. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі Верховна Рада України; Закон від 17.11.2016 № 1763-VIII. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1763-19>

9. Співробітництво з міжнародними фінансовими організаціями. Міністерство інфраструктури України, 2016. Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/content/infrastrukturni-proekti-z-mbr.html>

## References:

1. Zvit pro rezul'taty` audy`tu efekty`vnosti vy`kory`stan-nya byudzhety`x koshtiv na budivny`cztvo, rekonstrukci-yu ta kapital`ny`j remont dorig derzhavnogo znachennya pry`vy`konanni Derzhavnoyi cil`ovoyi ekonomichnoyi programy`rozvy`tku avtomobil`ny`x dorig zagal`nogo kory`stuvannya na 2013-2018 roky` . - Raxunkova palata, 2016. Available: [http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16749919/Zvit\\_15-1.pdf?subportal=main](http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16749919/Zvit_15-1.pdf?subportal=main)

2. Investy`cijni mozhly`vosti Ukrayiny`. - Kabinet ministriv Ukrayiny`, 2015. Available: [www.kmu.gov.ua/document/248325848/03\\_Andriy%20Pyvovarskiy.pdf](http://www.kmu.gov.ua/document/248325848/03_Andriy%20Pyvovarskiy.pdf)

3. Zakon Ukrayiny` «Pro transport» vid 10.11.1994 # 232/94-VR. Available: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>

4. Staty`sty`chna informaciya. - Derzhavna sluzhba staty`sty`ky` Ukrayiny`, 2016. Available: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

5. Ukraine Trade and Transit Facilitation Study. - World Bank, 2010. Available: [siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF\\_April2010.pdf](http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010.pdf)

6. Pro Derzhavny`j byudzhety` na 2012-2017 rr. Available: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1801-19>

7. Vy`konannya Derzhavnogo byudzhety` Ukrayiny`. Derzhavna kaznachejs`ka sluzhba Ukrayiny`, 2016. Available: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=146477>

8. Pro vnesennya zmin do Budzhethogo kodeksu Ukrayiny` shhodo udoskonalennya mexanizmu finansovogo zabezpechennya dorozhn`oyi galuzi Verxovna Rada Ukrayiny`; Zakon vid 17.11.2016 # 1763-VIII. Available: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1763-19>

9. Spivrobitny`cztvo z mizhnarodny`my` finansovy`my` organizaci-yamy`. Ministerstvo infrastruktury` Ukrayiny`, 2016. Available: <http://www.mtu.gov.ua/content/infrastrukturni-proekti-z-mbr.html>