

УДК 338.012

## РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ: ІСНУЮЧИЙ СТАН ТА ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД

Т.Г. Затонацька, д.е.н., доцент

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна*

*Затонацька І.І. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід.*

В статті досліджується інституційне забезпечення та сучасний стан транспортної галузі в цілому та окремо приділяється увага цивільній авіації. В секторі цивільної авіації детально проаналізовано показники виробничої діяльності галузі та інструменти державної підтримки. Автором, за допомогою ґрунтовного аналізу директив ЄС, що наведені в Угоді про асоціацію з ЄС, обґрунтовано перехід до європейської практики підтримки транспортної галузі.

*Ключові слова:* транспортний сектор економіки, сектор цивільної авіації, пасажирські перевезення, державна політика в сфері транспорту, ДПП

*Затонацкая Т.Г. Развитие транспортного сектора экономики Украины: текущее состояние и европейский опыт.*

В статье исследуется институциональное обеспечение и современное состояние транспортной отрасли в целом и отдельно уделяется внимание гражданской авиации. В секторе гражданской авиации подробно проанализированы показатели производственной деятельности отрасли и инструменты государственной поддержки. Автором, с помощью тщательного анализа директив ЕС, которые приведены в Соглашении об ассоциации с ЕС, обоснован переход к европейской практике поддержки транспортной отрасли.

*Ключевые слова:* транспортный сектор экономики, сектор гражданской авиации, пассажирские перевозки, государственная политика в сфере транспорта, ГЧП

*Zatonatska T.G. The Development of transport sector in Ukraine: current status and European experience.*

The article examines institutional support and the current status of the transport sector. Special attention is paid to the civil aviation. The indicators of industrial activity and the instruments of government support in the civil aviation sector are analyzed in details. Having thoroughly analysed the EU directives listed in the Association Agreement with the EU, the author has substantiated transition to the European practices of supporting the transport industry.

*Keywords:* : transport sector, civil aviation sector, civil passenger traffic, state policy in the field of transport, public-private partnership (PPP)

Євроінтеграційні процеси є одним з пріоритетних напрямів державної політики, тому виникає потреба переходу до європейських стандартів надання суспільних послуг та розвитку об'єктів інфраструктури. Транспортна система країни не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інституційного забезпечення, інфраструктури, обладнання. Розбудова нових видів та модернізація існуючих транспортних послуг не лише сприяє підвищенню іміджу України у світовій спільноті, а і забезпечує довгострокове економічне зростання та підвищення рівня життя населення.

### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Розвитком транспортного сектору економіки, зокрема, аспектами фінансування суспільно важливих проєктів у цій галузі, досліджували такі українські та зарубіжні вчені, як Дж. Бастіа, А. Багдаєв, Ю. Бажал, І. Бураковський, В. Виноградов, В. Геєць, П. Друкер Т. Єфименко та інші. Незважаючи на значний вклад вітчизняних вчених на вирішення проблеми розбудови транспортної інфраструктури, відкритим залишається питання шляхів фінансування та модернізації даного сектору економіки.

Важливою стратегічною метою територіальної та загальнонаціональної економічної політики в сучасних умовах стає визначення та створення умов для реалізації довгострокових інвестиційних пріоритетів. На рівні державної політики має бути визначено декілька пріоритетів розвитку, на які можуть спрямовуватися державні капітальні видатки. Згідно досліджень, проведених під егідою Світового банку, на національному рівні Україні доцільно вибирати проєкти, які більше орієнтовані на задоволення конкретних соціальних і економічних цілей, і реалізуються більш ефективно з точки зору як часу, так і вартості, та спроможні забезпечити необхідні результати проєкту найбільш ефективним чином [1]. Транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення економічного розвитку, зменшення рівня безробіття, підвищення рівня життя населення.

*Метою статті є дослідження певних секторів транспортної галузі та надання рекомендацій щодо ефективних методів державної підтримки та*

фінансування сучасної транспортної інфраструктури з урахуванням європейського досвіду.

#### Виклад основного матеріалу

Транспортна система є важливою складовою у структурі економіки України. Її ефективне функціонування створить можливості її включення до європейської транспортної мережі, дозволить збільшити обсяги міжнародних перевезень, що забезпечить конкурентні переваги країни. Враховуючи існуючі в країні стратегічні документи, до державних пріоритетів можна віднести створення необхідних умов для перетворення України в євро-азійську транзитну державу, яка має стати зручним і економічно привабливим каналом транзиту товарів, послуг та пасажирів усіма видами транспорту між розвиненими європейськими і такими, що швидко розвиваються азійськими та іншими ринками. Це не тільки дозволить залучити інвестиції, створити

додаткові робочі місця, але й значно покращить інвестиційну привабливість країни в майбутньому. У першу чергу, це стосується побудови та реконструкції інфраструктурних об'єктів аеропортів, морських та річних портів, терміналів, доріг, житлово-комунального господарства та обслуговуючої інфраструктури [2].

На сьогодні галузь транспорту в цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають світовим стандартам [3].

Розглянемо більш детально структуру ринку України вантажних та пасажирських перевезень.

Структура вантажних перевезень усіма видами транспорту наведена на рис. 1.

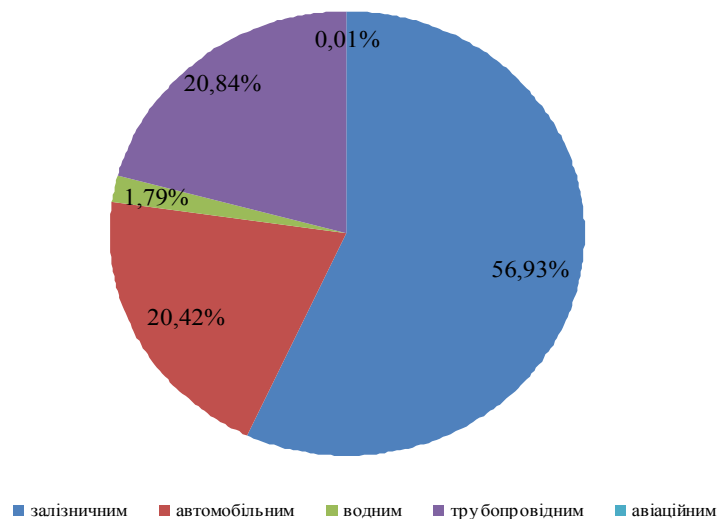


Рис. 1. Структура вантажних перевезень усіма видами транспорту, середнє значення за 2005-2013 рр. у %

Джерело: Офіційний сайт Державної служби статистики України – <http://www.ukrstat.gov.ua>

З наведених даних можна побачити, що середнє значення частки вантажних перевезень авіаційним транспортом на протязі 2005-2013 рр. була найменшою і її значення було майже нульовим – 0,01% від усіх вантажних перевезень усіма видами транспорту у зазначеному періоді. На порядок більшою (0,09% від усіх пасажирських перевезень усіма видами транспорту на протязі 2007-2013 рр.) є частка пасажирських перевезень авіаційним транспортом, але все рівно вона є незначною у порівнянні з іншими видами транспорту (рис. 2). В той час, як найбільшу частку вантажних перевезень займають перевезення залізничним транспортом – 56,93% від усіх вантажних перевезень усіма видами транспорту у зазначеному періоді, а в структурі пасажирських перевезень – перевезення автомобільним транспортом – 51,72% від усіх

пасажирських перевезень усіма видами транспорту на протязі 2007-2013 рр. На сьогодні до базових проблем галузі транспорту відносять такі: значний знос основних виробничих фондів (табл. 1), рухомого складу, недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення матеріально-технічної бази галузі, обмеженість та неефективне бюджетного фінансування, недосконалість механізму лізингу та інше [3].

Невідкладного вирішення потребують питання модернізації об'єктів інфраструктури залізниць, аеропортів та морських портів, забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг загального користування відповідно до темпів автомобілізації країни. Потребує реформування система управління залізничним, морським та автомобільним транспортом, дорожнім господарством [3].

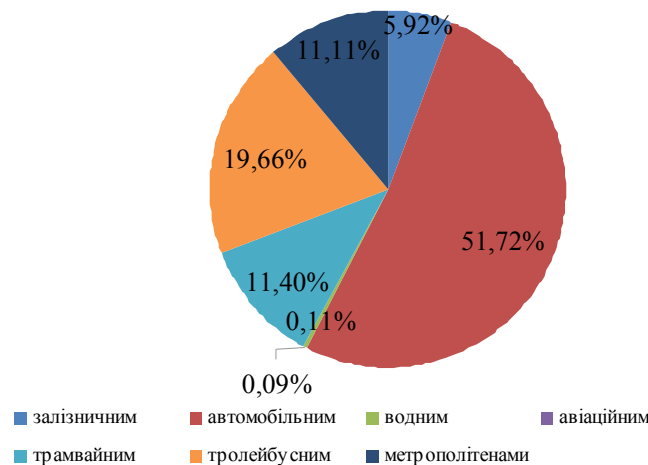


Рис. 2. Структура пасажирських перевезень усіма видами транспорту, середнє значення за 2007-2013 рр. у %

Джерело: Офіційний сайт Державної служби статистики України – <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Таблиця 1. Основні засоби підприємств видів економічної діяльності «Діяльність транспорту<sup>1</sup>» за 2010-2012 роки<sup>2</sup>

	2010	2011	2012
Основні засоби за первісною (переоціненою) вартістю, млн. грн.	3748867	4543148	5553780
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за первісною (переоціненою) вартістю, відсотків	56,4	61,4	60,7
Основні засоби за залишковою вартістю, млн. грн.	180932	169774	193162
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за залишковою вартістю, відсотків	10,5	9,5	9,1
Введення в дію нових основних засобів, млн. грн.	12579	90863	29111
Ступінь зносу основних засобів, відсотків	95,2	96,3	96,5

<sup>1</sup> Дані наведено за сумою видів економічної діяльності «Діяльність наземного транспорту», «Діяльність водного транспорту», «Діяльність авіаційного транспорту» та «Додаткові транспортні послуги та допоміжні операції».

<sup>2</sup> Види економічної діяльності згідно з Класифікацією видів економічної діяльності ДК 009:2005.

Джерело: Транспорт і зв'язок України – 2013. Статистичний збірник

В останні роки відбувався перерозподіл видатків бюджету на економічну діяльність у напрямі збільшення видатків на транспорт та транспортну інфраструктуру (рис. 3). Це пов'язано зі зростанням кількості капіталомістких державних програм у цій галузі, особливо за Державною цільовою програмою підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу [4]. Основними напрямками державного фінансування були наступні напрями: проектування, будівництво, реконструкція і ремонт аеропортів (забезпечення розвитку Міжнародного аеропорту «Бориспіль», Міжнародного аеропорту «Київ», Львівського аеропорту, Донецького аеропорту); будівництво, реконструкція і ремонт залізниць (будівництво залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві); будівництво, реконструкція, капітальний та

поточний ремонт за європейськими стандартами автомобільних доріг загального користування (міжміське сполучення).

В рамках фінансування заходів за Державною цільовою програмою підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу у 2009 р., було створено бюджетну програму «Будівництво та реконструкція об'їзних автомобільних доріг навколо міст підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу». З метою уникнення ризику зниження ефективності та невчасного виконання проектів Євро-2012, програми з розвитку мережі автомобільних доріг були об'єднані у єдину – «Розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування та доріг, задіяних до підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу».

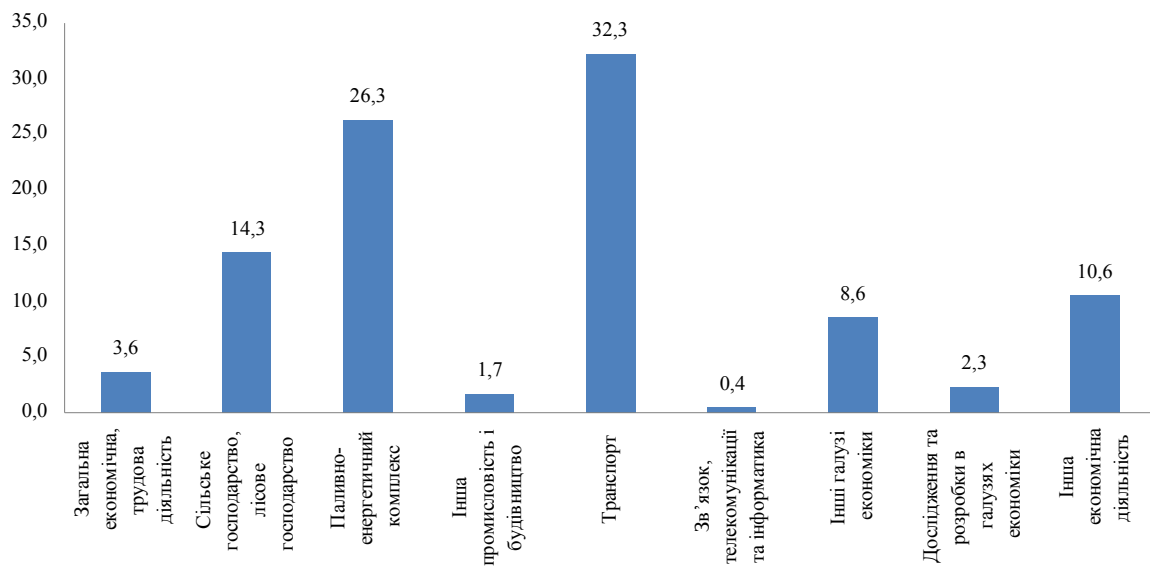


Рис. 3. Розподіл видатків Зведеного бюджету України на економічну діяльність, % у середньому за 2010-2013 рр.

*Джерело: Офіційний сайт Державної казначейської служби України*

До пріоритетних напрямів державної політики була віднесена Державна програма розвитку міського електротранспорту на 2007–2015 рр. [5]. Так, за напрямом «Оновлення парку трамвайних вагонів і тролейбусів» у 2007-08 рр. надавалась субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання вагонів для комунального електротранспорту (тролейбусів і трамваїв). У 2007 р. з запланованих 151,0 млн. грн. надано 40,8 млн. грн., а у 2008 р. з запланованих у державному бюджеті 150,0 лише 34,6 (прогнозований обсяг фінансування Державної програми за цим заходом на 2008 р. 180,0 млн. грн.). У 2009-2010 рр. за цим заходом прогнозований обсяг коштів з державного бюджету складав 390 млн. грн. Ще один захід, який був профінансований за рахунок коштів державного бюджету в рамках цієї програми – це «Будівництво та реконструкція трамвайних і тролейбусних ліній». За цим напрямом протягом 2007-10 рр. прогнозований обсяг фінансування за рахунок коштів державного бюджету складав 141,6 млн. грн. У 2010 р. кошти з державного бюджету за програмою «Будівництво, реконструкція та капітальний ремонт трамвайних і тролейбусних ліній у містах, в яких відбуватимуться матчі

чемпіонату Європи 2012 з футболу», виділялись у обсязі 10,0 млн. грн. На протязі 2011-2013 рр. надавалась субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на відшкодування частини відсоткових ставок по залучених кредитах на оновлення парку автобусів та тролейбусів приймаючих міст по підготовці до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу в обсязі 24,8 млн. грн. у 2011 р., 38,7 млн. грн. у 2012 р. та 38,8 млн. грн. у 2013 р. Також, у 2012 р. надано субвенцію з державного бюджету міському бюджету міста Бровари на будівництво тролейбусної лінії Бровари – Київ в обсязі 13,0 млн. грн. (планувалось 141 млн. грн.).

Крім цього, у 2009 році була затверджена державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, а також розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 732-р була схвалена концепція державної цільової економічної Програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року.

Необхідно зазначити про поступове скорочення освоєння капітальних інвестицій у транспортній галузі за рахунок коштів державного бюджету (табл. 2).

Таблиця 2. Освоєно (використано) капітальних інвестицій за рахунок коштів державного бюджету

	2010	2011	2012	2013
	У фактичних цінах, млн. грн.			
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, всього	19591,7	25976,6	32807,9	18833,3
у тому числі за рахунок коштів державного бюджету	3645,4 <sup>1</sup>	6370,9 <sup>1</sup>	1222,7 <sup>1</sup>	205,3
у % до загального обсягу капітальних інвестицій за видом економічної діяльності	18,6	24,5	3,7	1,1

*Джерело: Капітальні інвестиції в Україні за 2010-2013 рр. Статистичні збірники*

Так, їх частка у загальному обсязі капітальних інвестицій за видом економічної діяльності скоротилась з 24,5% у 2011 р. до 1,1% у 2013 р. Зниження частки в першу чергу пов'язане з закінченням у 2012 році значних інфраструктурних проектів, які були необхідні для проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу та перенесенням до іншої країни проведення фінального турніру чемпіонату Європи 2015 року з баскетболу з можливістю проведення такого турніру у майбутньому та

відповідним відтермінуванням реалізації Державної цільової соціальної програми підготовки та проведення в Україні фінального турніру чемпіонату Європи 2015 року з баскетболу.

Серед пасажирських перевезень розглянемо більш детально цивільну авіацію, яка займає вагомий частку ринку пасажирських перевезень в країнах ЄС.

Основні показники виробничої діяльності у галузі «пасажирський авіаційний транспорт» за 2010-2013 рр. наведені у табл. 3.

Таблиця 3. Основні показники виробничої діяльності у галузі «пасажирський авіаційний транспорт» за 2010-2013 рр.

Показники	2010	2011	2012	2013
кількість підприємств, одиниць	102	86	80	95
кількість зайнятих працівників, тис. осіб	23	24	10,2	8
обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств:				
за інституціональним підходом, млн. грн.	12466,3	16747,2	14692,3	10915,5
за функціональним підходом, млн. грн.	11929,4	15234,6	14795,0	10691,2
обсяг виробленої продукції підприємств, млн. грн.			15503,8	11158,3
додана вартість за витратами виробництва підприємств, млн. грн.			6251,6	3840,1

Джерело: Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання – 2013»

Здійснюючи аналіз пасажирського авіаційного транспорту, зазначимо, що в останні роки спостерігається скорочення кількості підприємств, які працюють в цій галузі з 102 у 2010 р до 95 у

2013 р. [6]. Відповідно скорочується і кількість зайнятих працівників в цій галузі з 23 тисяч осіб у 2010 р. до 8 тисяч осіб у 2013 р. (рис. 4).

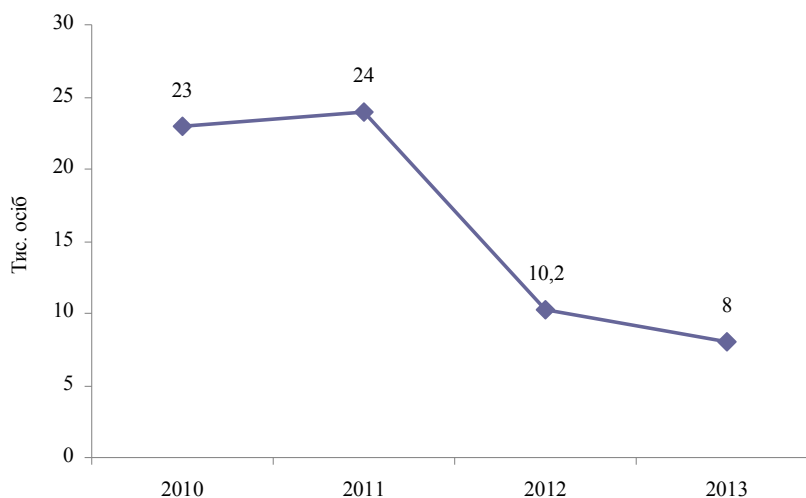


Рис. 4. Кількість зайнятих працівників на підприємствах галузі «пасажирський авіаційний транспорт»

Джерело: Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання – 2013»

Також, зазначимо про поступове скорочення обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг) у зазначеній галузі з 16,7 млрд. грн. (1,28 % від ВВП) у 2011 р. до 10,9 млрд. грн. (0,75 % від ВВП) у 2013 р. (рис. 5) та загальну збитковість галузі (рис. 6). Підприємства галузі на протязі 2010-2013 рр. мали постійні збитки.

У табл. 4 наведені дані щодо використання капітальних інвестицій на розвиток галузі. Обсяги

капітальних інвестицій на розвиток галузі в останні роки збільшуються, але їх частка у загальному обсязі капітальних інвестицій є незначною – близько 0,1% [7].

Можна лише зазначити, що частка витрат на Державну авіаційну службу України у загальному обсязі витрат зведеного бюджету є незначною (з 0,09% у 2011 р до 0,01% у 2013 р.) і постійно скорочується рис. 7.

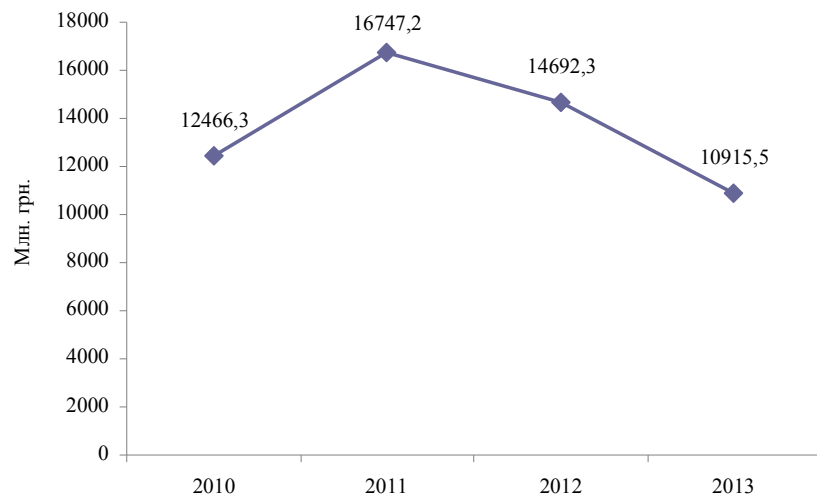


Рис. 5. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) за інституціональним підходом у галузі «пасажирський авіаційний транспорт»

Джерело: Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання – 2013»

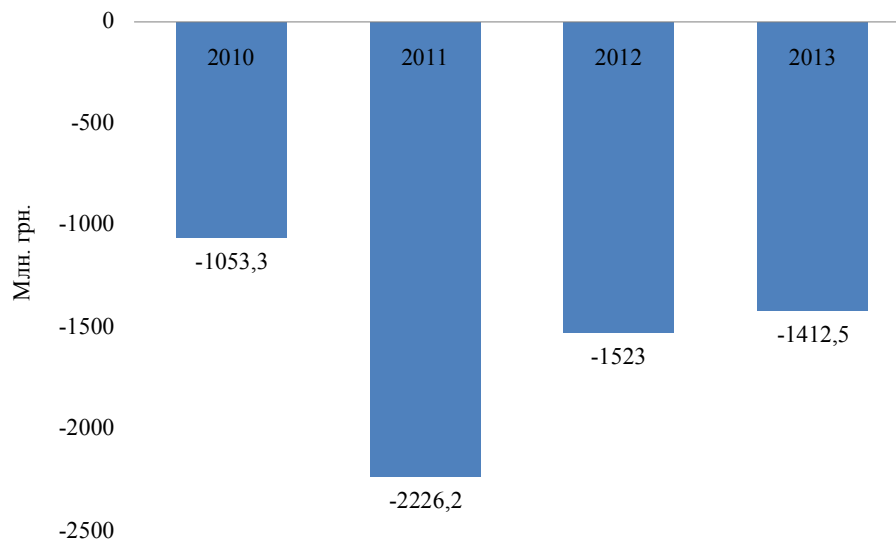


Рис. 6. Чистий прибуток (збиток) підприємств галузі «пасажирський авіаційний транспорт»

Джерело: Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання – 2013»

Таблиця 4. Капітальні інвестиції у галузі «пасажирський авіаційний транспорт»

Капітальні інвестиції	2010	2011	2012	2013
використано капітальних інвестицій, тис грн.	21875	31313	228710	335284
у % до загального обсягу капітальних інвестицій	0,0	0,0	0,1	0,1
у тому числі за рахунок коштів державного бюджету	*	-	-	*

Джерело: Статистичний бюлетень «Капітальні інвестиції в Україні за 2013 рік»

Таким чином негативна динаміка розвитку галузі вказує на необхідність її державної підтримки або внести зміни до державної політики згідно міжнародних стандартів. Серед заходів державної допомоги в останні роки головним чином було надання податкових пільг. На протязі 2011-2013 рр. надавалися наступні

пільги: за нульовою ставкою оподатковувалися операції з постачання товарів для заправки або забезпечення повітряних суден, що виконують міжнародні рейси для навігаційної діяльності чи перевезення пасажирів або вантажів за плату; входять до складу Повітряних Сил України та відправляються за межі повітряного кордону

України, у тому числі у місяця тимчасового базування; за нульовою ставкою оподатковувалися операції з постачання послуг з міжнародних перевезень пасажирів і багажу та вантажів залізничним, автомобільним, морським і

річковим та авіаційним транспортом; за нульовою ставкою оподатковувалися операції з поставки послуг з обслуговування повітряних суден, що виконують міжнародні рейси.

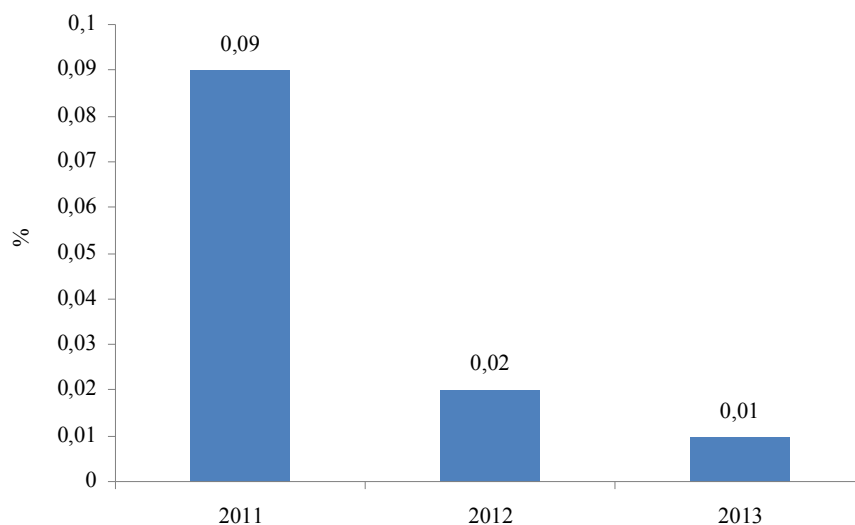


Рис. 7. Частка видатків на Державну авіаційну службу України у загальному обсязі видатків зведеного бюджету

Крім того постановою КМ України від 30 жовтня 2013 р. № 944 схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року [8]. Метою Програми є задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном.

З метою забезпечення комплексного загальнодержавного підходу до розвитку авіаційної галузі та виконання завдання із створення мережі аеропортів з розвинутою інфраструктурою та з різними ефективними формами управління, удосконаленою системою сертифікації та ліцензування пропонується оптимальний варіант розв'язання проблеми шляхом розроблення завдань та заходів довгострокової програми розвитку аеропортів України до 2023 року, виконання яких дасть змогу створити необхідні умови для модернізації та ефективного функціонування суб'єктів авіаційної діяльності, а також матиме позитивний економічний ефект для розвитку усіх регіонів України. Досягнення мети такої програми можливе шляхом успішного виконання її завдань та заходів за кожним аеропортом окремо.

Враховуючи євроінтеграційний вектор України, державна підтримка розглядається як державне втручання в галузь, що порушує конкуренцію на ринку. Тому, підтримка галузі

повинна базуватися на прозорих конкурентних умовах та створенню умов справедливої конкуренції. Також, необхідно врахувати директиви ЄС, які наведені в Угоді про асоціацію з ЄС щодо співпраці в транспортній галузі.

Так, у сфері розвитку імплементації директив ЄС, які згадуються у Главі 7 «Транспорт» Угоди основні капітальні витрати мають бути спрямовані на розвиток інфраструктури автомобільного та залізничного транспорту. У додатку XXXI Угоди окреслено заходи, які мають бути реалізовані у рамках співпраці за напрямом розвитку транспортних сполучень. Зокрема йдеться про сприяння розвитку ефективних, безпечних і надійних перевезень та взаємодії і сумісності різних видів транспортних систем, розширення основних транспортних сполучень між Україною та ЄС, реструктуризацію і модернізацію транспортного сектору України, поступове наближення операційних стандартів і політик до відповідних стандартів та політик ЄС, покращення транспортних мереж і модернізацію інфраструктури. Передбачається також співпраця у питаннях розвитку національної транспортної політики, секторальних стратегій у рамках національної транспортної політики та розвитку багатofункціональної транспортної мережі, приєднаної до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та вдосконалення інфраструктурної політики з метою кращої ідентифікації й оцінки інфраструктурних проектів для різних видів транспорту. Розвиток стратегій фінансування з акцентом на підтримці належного стану, пропускній здатності та вирішенні проблеми «вузьких місць» існуючої

інфраструктури, а також ініціація та просування участі приватного сектору в транспортних проектах.

Насамперед йдеться про другий «залізничний пакет» ЄС, який стосується імплементації директив «безпеки», «інтероперабельності» та прискорення будівництва залізничної мережі протягом 3х років.

Проекти модернізації автомобільних доріг в Україні стосуються будівництва швидкісних автомобільних доріг і створення української стратегічної транспортної мережі, пов'язаної з TEN-T мережею, що передбачають будівництво 7075 км швидкісних автомобільних доріг загальною вартістю близько 300 млрд. грн. Політика розвитку територій у ЄС здійснюється через структурні фонди (Structural Fund) та фонд згуртування (Cohesion Fund). Існує два структурних фонди – Європейський фонд регіонального розвитку і Європейський соціальний фонд і фонд згуртування, який обмежується діяльністю у країнах-членах з національним доходом нижче 90% від середнього по ЄС рівня. Обсяги коштів, які розподіляються через ці фонди, є другими за величиною в бюджеті ЄС і складають близько третини загального обсягу видатків.

Європейський фонд регіонального розвитку зосереджується, в основному, на ініціативах, пов'язаних з економічним зростанням, зайнятістю і конкурентоспроможністю, включаючи інвестиції в інфраструктуру. Фінансування в рамках Європейського соціального фонду спрямовується на інвестиції в людський капітал у сфері освіти і професійної підготовки. Фонд згуртування зосереджується на транспортній та екологічній інфраструктурі, включаючи відновлювальні джерела енергії [9].

Як зазначається у Стратегії [3], Європейський Союз найбільшу увагу приділяє посиленню ролі залізничного транспорту та переорієнтації вантажопотоків з автомобільного транспорту на інші екологічно безпечніші. На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом складає 8%, в Україні залізницею перевозиться до 60% вантажів (без урахування трубопроводу). Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств тощо.

І в Україні, і в ЄС здійснюється державне фінансування розвитку інфраструктури, проте суттєва різниця полягає в тому, що в ЄС залучаються кошти і приватних перевізників, у той час як в Україні підтримка залізничної інфраструктури відбувається за державні кошти. Існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в єдиний виробничий комплекс, має украй низьку привабливість для інвесторів і, як

показала практика, не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів. Тому доцільним є застосування досвіду ЄС [10]. Для України пріоритетом повинно стати не тільки придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й Укрзалізницю [11].

Позитивним досвідом є Польща, яка вступила до Європейського союзу у 2004 р., будівництво значного обсягу мережі доріг загального користування було профінансовано за підтримки ЄС. Зауважимо, що ця країна є одним з найбільших реципієнтів фінансової допомоги для нових членів ЄС, при цьому значний обсяг наданих коштів спрямовується на будівництво мережі доріг. Така фінансова допомога надається за умови співфінансування проектів за рахунок державного бюджету країни-реципієнта и коливається у межах 25%-75% вартості проекту [12]. Слід зауважити, що фінансування таких проектів виключно на основі ДПП є можливим лише у високорозвинених країнах, де платоспроможність населення створює підґрунтя для отримання приватним інвестором прибутку від плати за проїзд. Тому концесійні проекти з будівництва доріг можуть вимагати державного субсидування.

У таких країнах, як Польща, Угорщина, Чехія та Мексика приватні інвестори отримують від держави компенсацію за збитки, пов'язані з недостатнім обсягом автомобілепотоку на платних автошляхах. У таких розвинутих країнах, як Франція та Італія фінансування розвитку дорожньої інфраструктури здійснюється переважно за допомогою ДПП.

Так, у Франції за рахунок приватних інвестицій побудовано мережу автомобільних доріг протяжністю близько 7 тис. км., обслуговування яких здійснюється за рахунок плати за користування за встановленими тарифами.

Важливо зазначити, що у більшості країн ЄС фінансування поточного ремонту та обслуговування безкоштовних автошляхів загального користування здійснюється за рахунок податків, які називаються цільовими [13].

Також існує практика платного в'їзду до центру міст із високою щільністю автомобілепотоку (наприклад, у Лондоні). У Німеччині платними є лише деякі відрізки доріг, що ведуть до рекреаційних зон Альпійських гір. При цьому на території ЄС діють жорсткі обмеження тарифів за користування мережею автомобільних доріг [13].

Необхідно зазначити, що використання ДПП для розвитку мережі автошляхів загального користування пов'язано з інтенсивністю автомо-



білепотоку, платоспроможністю громадян та державною політикою щодо розвитку даного сектору економіки.

### Висновки

Тому, з метою адаптації державної політики у сфері транспорту та інфраструктури, впровадження сучасних методів фінансування щодо створення сучасної транспортної мережі в Україні необхідно:

- розробити стратегію розвитку транспортної інфраструктури та встановити перелік проектів з будівництва автошляхів, до яких доцільно застосувати механізм ДПП;
- забезпечити реалізацію проектів із будівництва доріг загального користування на умовах ДПП;
- сформувати механізм компенсації потенційних збитків приватних інвесторів з державного та місцевих бюджетів відповідно до локалізації проекту будівництва дорожнього покриття;
- встановити тарифи за проїзд дорогами, побудованими на засадах ДПП, для вантажного та комерційного транспорту, оскільки автомобілепотік приватного характеру може

виявитись низьким за рахунок низької платоспроможності населення.

Що стосується розвитку секторів транспортної галузі, то необхідно наступне.

Забезпечення чіткого та прозорого правового, фінансового й організаційного механізму державної підтримки певних секторів транспорту, що унеможлиблює порушення конкуренції та монополізму.

Утворення гнучких і прозорих законів, які б дозволяли одержувати приватний капітал. Перейти на фінансування розвитку дорожньої інфраструктури за рахунок поєднання бюджетних ресурсів та інших джерел фінансування (залучених коштів міжнародних фінансових організацій, кредитів під державну гарантію та коштів інвесторів, ДПП). Формування стабільних джерел фінансування секторів транспортної галузі, запровадження ДПП. Децентралізація управління та фінансування об'єктів транспортної інфраструктури державного, регіонального і місцевого значення шляхом покладання необхідної відповідальності та фінансування на місцеві органи влади.

### Список літератури:

1. Україна. Оцінка управління державними інвестиціями. – Міжнародний банк реконструкції та розвитку / Світовий банк, 2012. – 54 с.
2. Данилишин Б. Стратегія-2020: Очередной документ вне логики реформ [Електронний ресурс] / Б. Данилишин // Інформаційне агентство «112.UA». – Режим доступу: <http://112.ua/statji/strategiya-2020-ocherednoy-dokument-vne-logiki-reform-123013.html>.
3. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження КМ України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
4. Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу : постанова Кабінету Міністрів України від 14.04.2010 р. № 357 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=357-2010-%EF&p=1305811712443087>.
5. Про затвердження Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки : постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1855-2006-%EF>.
6. Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання – 2013» / Державна служба статистики України, 2014. – 447 с.
7. Статистичний бюлетень «Капітальні інвестиції в Україні за 2013 рік» / Державна служба статистики України, 2014. – 43 с.
8. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: постанова Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2013 р. № 944 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/944-2013>.
9. Європейська регіональна політика: натхнення для країн, що не входять до ЄС? Застосування принципів та обмін досвідом. – Брюссель: Європейська комісія, 2009. – 15 с.
10. Головкова Л. С. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в Умовах Євроінтеграції / Л. С. Головкова, Г. В. Омельчак // Проблеми економіки транспорту. Зб. наук. пр. ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна. – 2014. – вип. 7. – С. 80 – 87.
11. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / [Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч. та ін.] ; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

12. Інформаційна агенція УНІАН [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unian.net/news/550129-evrokomissiya-zamorozila-vyiplatu-polshe-bolee-800-mln>.
13. Гудима Р. Р. Механізми фінансового забезпечення розвитку прикордонної транспортної інфраструктури: адаптація до українських реалій / Р. Р. Гудима // Молодий вчений. – 2014. – №7 (10). – С. 70 – 74.

Надано до редакції 26.12.2014

Затоначька Тетяна Георгіївна / Pavlo M. Grygoruk  
[tzatonat@ukr.net](mailto:tzatonat@ukr.net)

***Посилання на статтю / Reference a Journal Article:***

*Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід [Електронний ресурс] / Т.Г. Затоначька // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – № 1 (17). – С. 180-189. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>*