

Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України

(Представлено: д.е.н., проф. Трусова Н.В.)

Стан транспортної галузі України характеризується спадом обсягів перевезення пасажирів, критичним рівнем фінансового забезпечення, необґрунтованим встановленням тарифів на послуги з перевезення, високим ступенем фізичного і морального зносу основних фондів.

Встановлено, що головним внутрішнім джерелом фінансового забезпечення є самофінансування, а зовнішні джерела включають міжнародну підтримку, кредитування та державну підтримку суб'єктів господарювання транспортної галузі. Визначено, що в умовах кризового стану транспортній галузі необхідна суттєва державна підтримка шляхом створення умов для здешевлення кредитних ресурсів, організація заходів з державно-приватного партнерства та мікрокредитування. Проаналізовано динаміку внутрішніх джерел фінансування підприємств транспортної галузі, які свідчать про збиткову діяльність суб'єктів господарювання, хоча показники чистого доходу суб'єктів господарювання транспортної галузі України демонструють стає зростання. Визначено, що зношення основних засобів державоутворюючих видів економічної діяльності країни впливає на конкурентоспроможність, сповільнення економічних і соціальних показників розвитку України, рівень технологічних ризиків і навантаження на екологічний стан навколишнього середовища.

Проаналізовано структуру валової доданої вартості, яка свідчить про необхідність запровадження заходів щодо реформування системи державного та регіонального управління, впровадження нових технологій, пошук шляхів залучення інвестицій у розвиток цього важливого сектору економіки. Доведено, що одним із шляхів розвитку транспортної галузі є залучення кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку та інших міжнародних фінансових установ. Така співпраця відкриває можливості для вирішення ряду проблем комунальним підприємствам України та органам місцевого самоврядування. Зроблено висновок, що забезпечення прискореного економічного розвитку України можливе лише за умови ефективного використання транспортної інфраструктури як головної складової національної транспортної системи та її динамічного розвитку.

Ключові слова: фінансове забезпечення; перевезення; транспорт; фінансування; суб'єкт господарювання.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими практичними завданнями. Рух України на шляху до євроінтеграції в період соціально-економічного зростання вимагає від кожної галузі країни радикальних змін. У першу чергу, це стосується державотворчих галузей, якою є провідна галузь економіки країни – транспортна.

Сучасний кризовий стан транспортної галузі України гальмує європейську інтеграцію інфраструктури в цілому та потребує розробки нових підходів до фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі. Співпраця України та Європейського Союзу потребує суттєвих змін у діяльності підприємств транспортної галузі, що вимагає залучення значних обсягів фінансових ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням сучасного стану фінансового забезпечення транспортної галузі України в розрізі окремих видів транспорту і системи в цілому займалися такі науковці, як І.В. Клименко, О.М. Парубець, Н.І. Богомолова, В.М. Гурнак, О.В. Коба, О.І. Никифорок, І.П. Садловська, А.В. Рибчук, А.П. Румянцев, В.М. Левківський, П.П. Яремович.

Але недостатньо вивченими залишаються питання державної фінансової підтримки транспортної галузі та використання інших джерел її фінансування, що потребує проведення подальших наукових досліджень.

Метою статті є оцінка сучасного стану фінансового забезпечення транспортної галузі України в розрізі джерел та виявлення шляхів його удосконалення.

Викладення основного матеріалу.

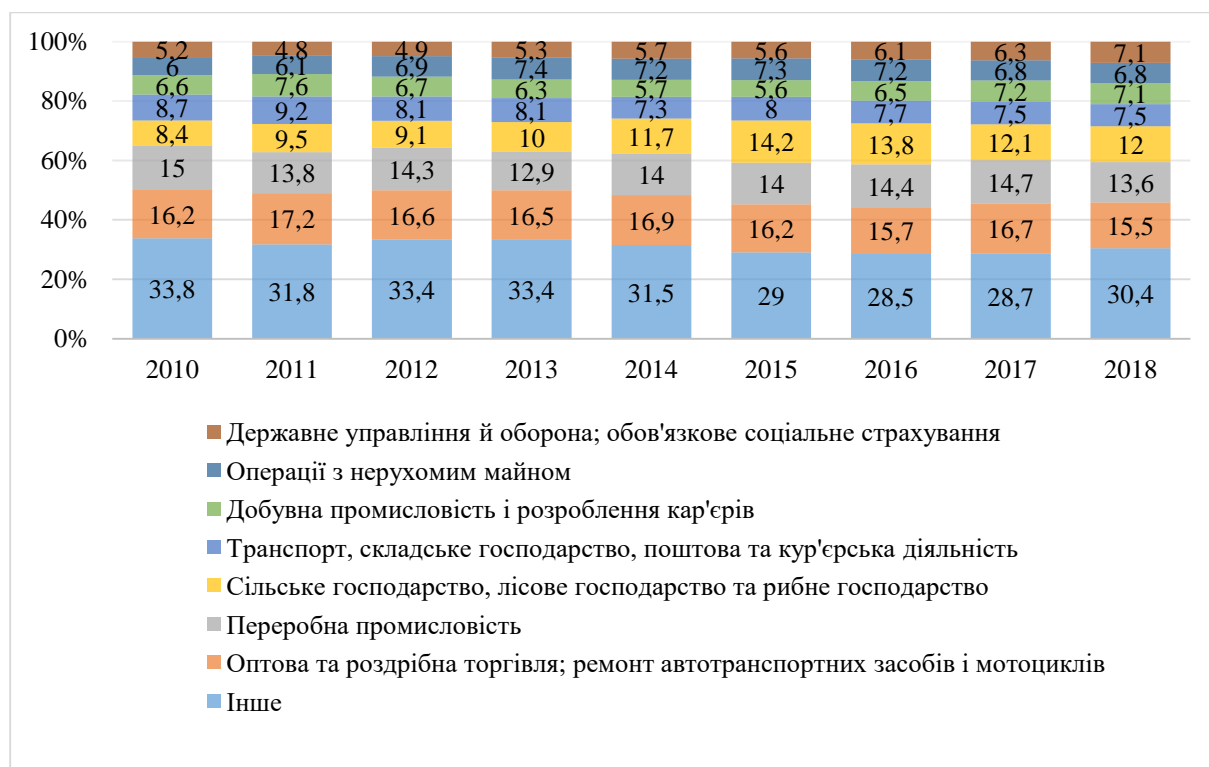
Стратегічні цілі транспортної галузі України формуються на основі нормативно-правової бази, що є основою для середньострокової перспективи розвитку національної транспортної системи, а саме:

Транспортної стратегії України до 2030 р., Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р., Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 рр., Морської доктрини на період до 2035 р., Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р., Стратегії розвитку морських портів на період до 2038 р. та інших чинних нормативно-правових актів.

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 [4].

У галузевій структурі економіки транспортну галузь слід розглядати за вагомістю сфери у показниках валової доданої вартості. Валова додана вартість суб'єкта господарювання – основний показник діяльності підприємства з точки зору його капіталізації і ефективності.

Аналіз структури валової доданої вартості за видами економічної діяльності у період з 2010 до 2018 р. відображає перевагу оптової та роздрібною торгівлі, ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів над іншими видами економічної діяльності. Згідно зі статистичними даними, транспортна галузь займає невелику частку у структурі валової доданої вартості України, але цей показник досяг найменшого значення в 2014 р. і становив 7,3 %, а найбільший показник валової доданої вартості досяг своєї позначки у 2011 р. – 9,2 %. (рис. 1). Це свідчить про необхідність запровадження заходів щодо реформування системи державного та регіонального управління, впровадження нових технологій, пошуку шляхів залучення інвестицій у розвиток цього важливого сектору економіки.



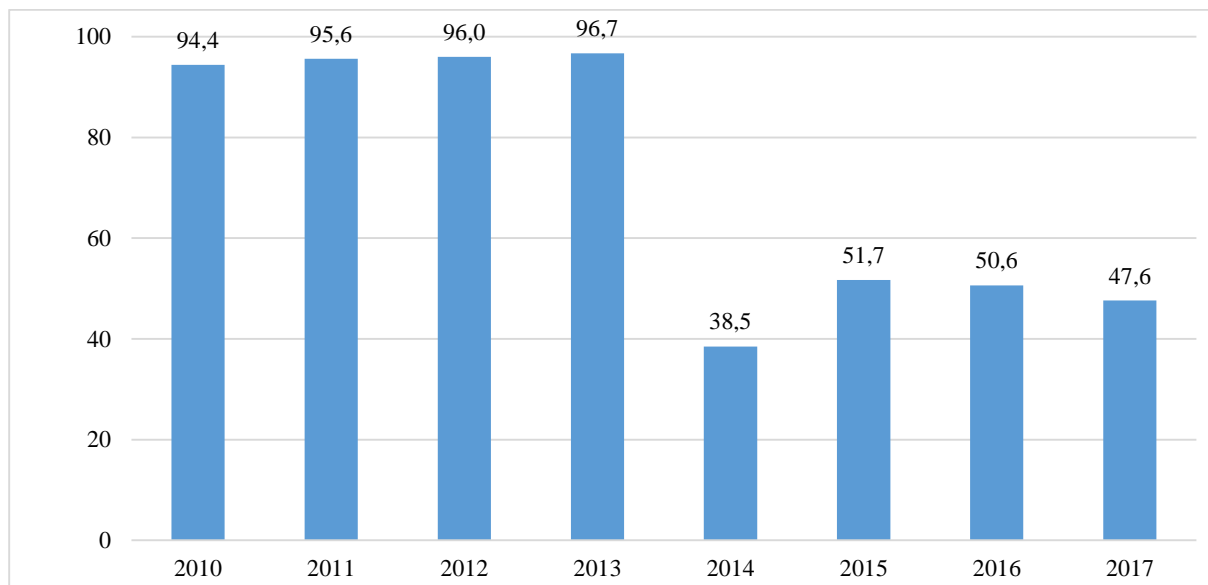
Джерело: складено автором на основі [1]

Рис. 1. Структура валової доданої вартості за видами економічної діяльності, у %

Аналіз структури капітальних інвестицій за видами економічної діяльності демонструє нагальну потребу транспортної інфраструктури в капітальних інвестиціях, яка особливо загострилася унаслідок політичних подій з 2014 р. до 2016 р.

Транспортна галузь України характеризується спадом обсягів перевезення пасажирів, критичним рівнем фінансового забезпечення та встановлення тарифів на послуги з перевезення, високим ступенем фізичного і морального зносу основних фондів. Знос основних засобів транспортної галузі України досяг критичних показників у період з 2010 р. до 2013 р. і становив 96,7 %. З 2014 р. відсоток ступеня зносу основних засобів зменшився, але позначка 47,6 % у 2017 р. – це сигнал для державних та регіональних органів управління транспортної галузі щодо термінового оновлення рухомого складу для гарантії безпеки перевезення пасажирів на громадському транспорті (рис. 2).

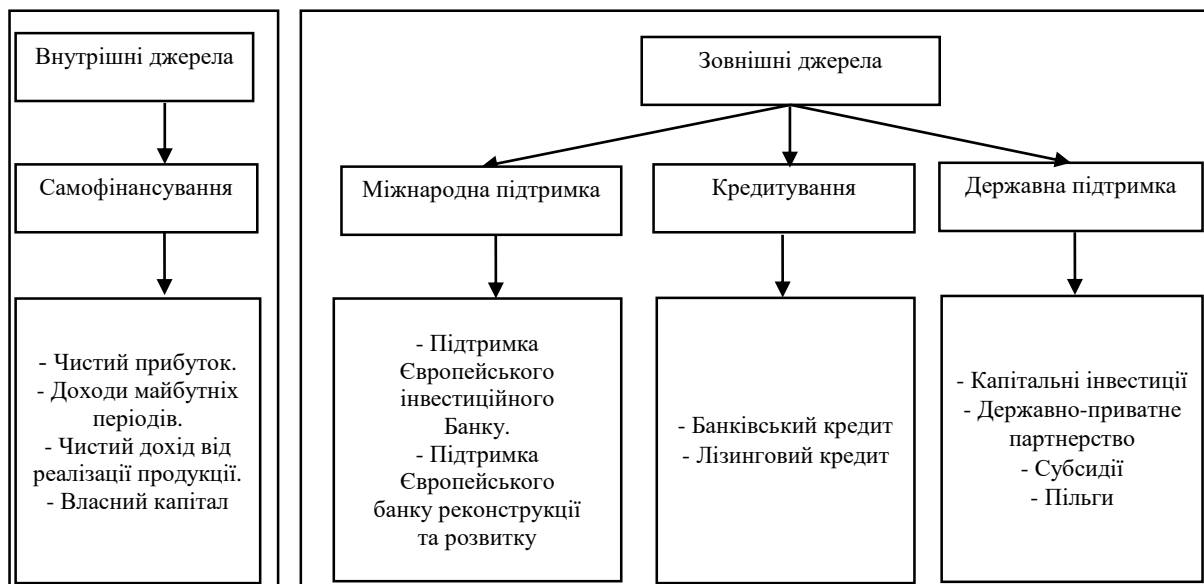
Отже, зношеність основних засобів транспортної галузі впливає на конкурентоспроможність, сповільнення економічних і соціальних показників розвитку України, рівень технологічних ризиків і навантаження на екологічний стан навколишнього середовища.



Джерело: складено авторами на основі [1]

Рис. 2. Степінь зносу основних засобів транспортної галузі, %

Важливим питанням розвитку транспортної інфраструктури є належне фінансове забезпечення галузі. Склад фінансового забезпечення транспортної галузі України включає внутрішні та зовнішні джерела (рис. 3).



Джерело: власна розробка

Рис. 3. Джерела фінансового забезпечення транспортної галузі України

Важливу роль у забезпеченні фінансово-економічної стабільності транспортної галузі відіграють внутрішні джерела фінансового забезпечення суб'єктів господарювання. Головними джерелами сталого розвитку підприємств транспортної галузі є чистий прибуток, доходи майбутніх періодів, чистий дохід від реалізації продукції та власний капітал (табл. 1, рис. 4).

Таблиця 1

Внутрішні джерела фінансування підприємств транспортної галузі України (2012–2017 рр.), млн грн

Джерело	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення
Власний капітал, млн грн, в т. ч.:	173184,5	179355,1	151337,3	724823,9	788803,3	612569,1	439384,6
зарєстрований капітал	61986,6	68512,6	67942,3	286822,1	290128,3	306658,5	244671,9
додатковий капітал	99918,4	110462,7	110190,7	516229,0	581037,6	433358,6	333440,2
резервний капітал	1003,4	1238,6	1621,9	1450,8	1240,0	1189,6	186,2
нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	12218,3	1800,0	-20867,1	-74034,4	-78190,1	-125723,2	-137941,5
Доходи майбутніх періодів та відстрочені комісійні доходи від перестраховиків, млн грн	3529,5	3033,4	3603,8	4045,6	6267,7	5154,9	1625,4
Чистий дохід від реалізації продукції, млн грн	127625,7	121856,3	202510,7	293568,0	359911,7	425887,2	298261,5
Чистий прибуток (збиток), млн грн	3127,7	-1423,4	-22591,6	-17847,8	7408,7	-16796,7	-19924,4

Джерело: складено автором на основі узагальнених даних [1]

Основними джерелами фінансового забезпечення інвестиційного розвитку суб'єктів господарювання транспортної галузі є чистий прибуток. Однак, згідно з даними таблиці 1, з 2014 р. до 2017 р. (окрім 2016 р., де чистий прибуток становив 7408,7 млн грн) діяльність підприємств транспортної галузі є збитковою.

Чистий прибуток підприємств транспортної галузі України свідчить про їх збиткову діяльність. Зокрема, критичними були показники у 2013 р. і збиток складав 1423,4 млн грн, у 2014 р. він становив 22591,6 млн грн, в 2015 р. – 17847,8 млн грн, а відхилення 2017 р. до 2012 р. становить -19924,4 млн грн.

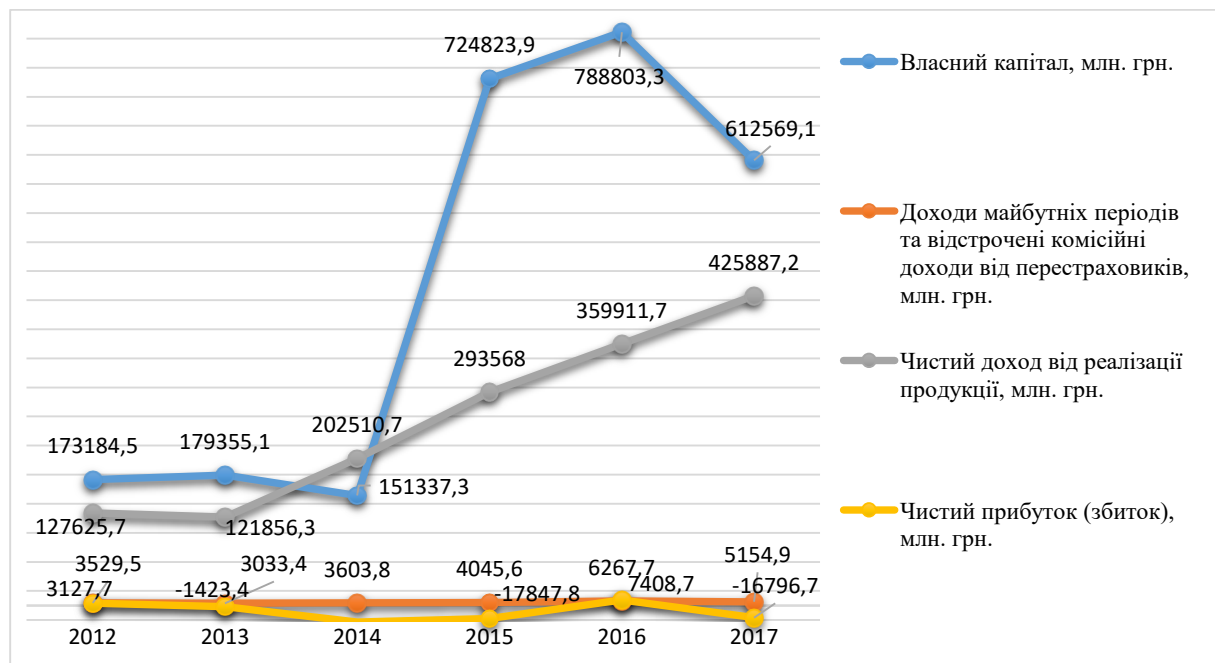


Рис. 4. Динаміка внутрішніх джерел фінансування підприємств транспортної галузі, млн грн

Слід зазначити, що за досліджуваний період власний капітал підприємств транспортної галузі України зазнав значних змін. У 2017 р. вартість власного капіталу суб'єктів господарювання транспортної галузі становила 612569,1 млн грн, що на 439384,6 млн грн вище за рівень 2012 р. Позитивна динаміка зростання цього показника свідчить про суттєве нагромадження підприємствами транспортної галузі України своїх власних коштів.

Показники чистого доходу суб'єктів господарювання транспортної галузі України демонструють стаке зростання. Порівняно з показниками 2012 р. 127625,7 млн грн чистий дохід від реалізації продукції збільшився на 298261,5 млн грн і становить у 2017 р. 425887,2 млн грн.

Зовнішніми джерелами фінансового забезпечення транспортної галузі України є міжнародна підтримка, кредитування та державна підтримка підприємств транспортної галузі.

Сучасний стан транспортної галузі України та фінансове забезпечення міського громадського транспорту зобов'язує здійснювати заходи щодо залучення іноземних інвестицій на розвиток галузі. Адже кроки з оновлення рухомого складу громадського транспорту, будівництво нових та реконструкція старих трамвайних і тролейбусних ліній майже не здійснювалася. Така ситуація зумовлена недостатнім фінансовим забезпеченням галузі як на державному рівні, так і з боку місцевих бюджетів. Негативну роль в акумулюванні коштів на забезпечення основних фондів галузі відіграє пільгова категорія населення, проїзд яких не компенсується (або компенсується частково) з державного бюджету України.

Міжнародна підтримка у вигляді зовнішніх інвестицій є невід'ємним показником сталого розвитку транспортної галузі України та успішним кроком до євроінтеграції країни в цілому. Зокрема, у 2016 р. між Європейським інвестиційним банком та Міністерством інфраструктури України було підписано угоду в межах проекту «Міський громадський транспорт в Україні». Термін реалізації проекту 22 роки з пільговим кредитуванням на 5 років (табл. 2, рис. 5).

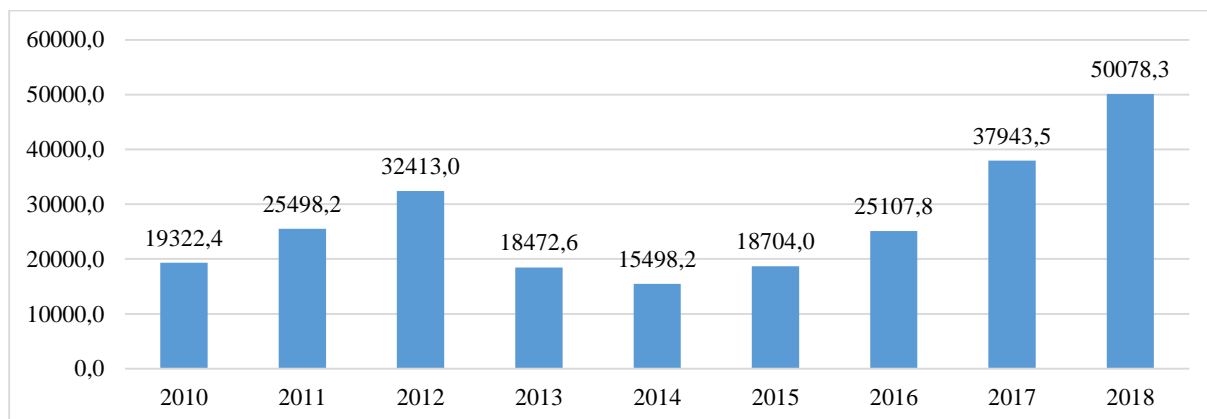
Таблиця 2

Фінансове забезпечення проекту «Міський громадський транспорт в Україні»

Гарантії	Підтримка	Заходи	Вартість
Проекти під державні гарантії	Європейський інвестиційний банк	Придбання автобусів; придбання тролейбусів; придбання трамваїв; будівництво тролейбусної лінії; реконструкція тролейбусної лінії; реконструкція трамвайної лінії; упровадження системи автоматизованої оплати проїзду; реконструкція трамвайних та тролейбусних депо; упровадження інформаційних систем	234 638 тис. євро*
Проекти під місцеві гарантії	Європейський банк реконструкції та розвитку	Придбання автобусів; придбання тролейбусів; будівництво трамвайної лінії; упровадження системи автоматизованої оплати проїзду; реконструкція трамвайних та тролейбусних депо	173 500 тис. євро
Всього			408 138 тис. євро

Примітка: *орієнтовна вартість

Джерело: складено авторами на основі [1]



Джерело: складено авторами на основі [9]

Рис. 5. Динаміка вітчизняних інвестицій в основний капітал транспорту України, млн грн

Значне зростання інвестицій в основний капітал транспорту, на наш погляд, взаємопов'язане з процесами децентралізації в Україні. З 2016 р. спостерігається збільшення частки бюджетних коштів серед джерел фінансування капітальних інвестицій та частки вкладень з коштів місцевих бюджетів у загальних бюджетних інвестиціях. Саме з цього року капітальні інвестиції в Україні демонструють потужну динаміку за всіма видами економічної діяльності.

Посилення співпраці між державою та приватним сектором, органів державної влади та місцевого самоврядування, запровадження децентралізації шляхом скоординованих ініціатив державної політики забезпечує сталий розвиток транспортної галузі України і створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Транспортна галузь України перебуває у складному становищі та потребує радикальних змін і фінансових інвестицій для позитивних зрушень. Одним із головних джерел фінансового забезпечення у провідних країнах світу з розвинутою транспортною інфраструктурою є лізинг. Він підвищує рівень конкурентоспроможності суб'єкта господарювання транспортної галузі та виводить його на якісно новий рівень на ринку.

Лізингову діяльність варто розглядати з двох точок зору. По-перше, як матеріально-технічне постачання до забезпечення підприємств і організацій матеріально-технічними ресурсами тривалого користування. По-друге, як інвестиційну діяльність лізингових компаній або банків [5].

Показником, що відображає реальний стан взаємодії суб'єктів господарювання транспортної галузі та лізингових компаній, є вартість договорів фінансового лізингу та їх динаміка.

Вартість договорів фінансового лізингу на транспорті за останні роки має мінливий характер. У 2011 р. вартість договорів становила 74434,6 млн грн, а частка транспорту в загальному обсязі лізингових операцій досягла 61 %. В період 2015–2017 рр. вартість договорів фінансового лізингу в транспортній галузі України значно скоротилася. У 2017 р. вона становила 7 220,4 млн грн. Зменшення кількості договорів можна пов'язати з банківською кризою 2014–2017 рр. та значним скороченням банківських установ на території всієї України (табл. 3, рис. 6)

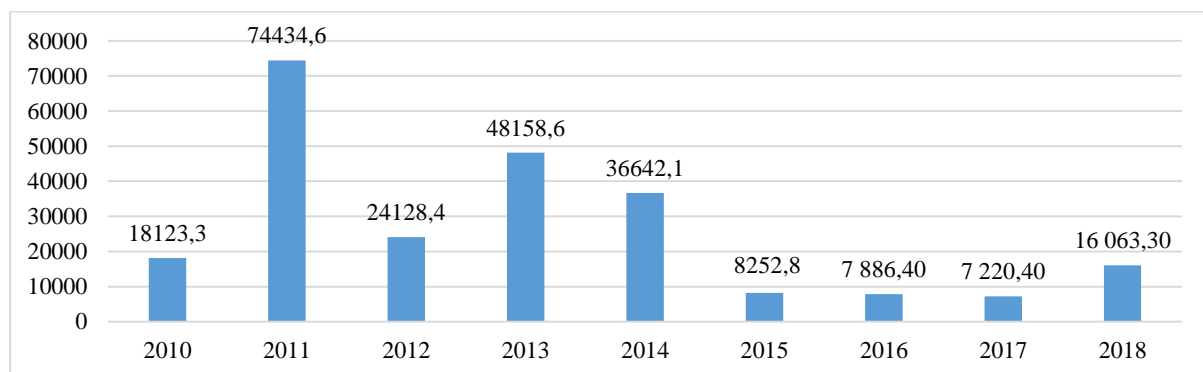
В Україні якість громадського транспорту досить низька, що потребує здійснення заходів щодо його оновлення. Одноразові витрати є надмірними для місцевих та регіональних бюджетів. Грошові надходження від оплати проїзду у громадському транспорті можуть забезпечити здійснення лізингових платежів та зменшити навантаження на витрати з державного чи місцевого бюджетів.

З макроекономічної точки зору, лізинг – фінансовий інструмент, який стимулює фінансове забезпечення реновації застарілого рухомого складу та оновлення інфраструктури в цілому.

Таблиця 3

Вартість договорів фінансового лізингу транспортної галузі України

Рік	Вартість договорів фінансового лізингу, млн грн	Частка транспорту в загальному обсязі лізингових операцій, %	Вартість договорів фінансового лізингу за обладнанням, млн грн
2010	18123,3	59,0	-
2011	74434,6	61,0	17696,5
2012	24128,4	58,0	24425,2
2013	48158,6	72,0	50469,4
2014	36642,1	63,0	42362,5
2015	8252,8	31,0	14713,6
2016	7 886,4	35,0	13 828,2
2017	7 220,4	32,0	13 948,2
2018	16 063,3	63,7	16063,3



Джерело: складено авторами на основі [1]

Рис. 6. Динаміка вартості договорів фінансового лізингу на транспорті в Україні у 2010–2018 рр., млн грн

За підсумками I кварталу 2019 р. спостерігалось збільшення кількості договорів фінансового лізингу – на 92,1 %, порівняно з аналогічним періодом 2018 р., за всіма видами економічної діяльності. При цьому вартість договорів фінансового лізингу збільшилася на 39,7 %. Станом на 31.03.2019 р. найбільшими споживачами лізингових послуг була транспортна галузь, а вартість договорів становила 1763,3 млн грн.

В умовах кризового стану транспортній галузі необхідна суттєва державна підтримка шляхом створення умов для здешевлення кредитних ресурсів, організація заходів з державно-приватного партнерства та мікрокредитування.

Низький рівень конкурентного середовища серед різних видів транспорту, застарілі механізми ведення бізнесу суб'єктами господарювання, дефіцит бюджетних коштів на розвиток галузі, надання пріоритетності власним проблемам суб'єктами транспортної галузі перед державними проблемами зумовлюють необхідність у пошуках можливостей до збільшення внутрішніх джерел фінансового забезпечення шляхом удосконалення підходів щодо співпраці з суб'єктами господарювання інших видів економічної діяльності, а також взаємодії з приватними підприємствами, які зацікавлені в якісних змінах при наданні транспортних послуг.

Важливими є невирішені питання розвитку державно-приватного партнерства, залучення іноземних інвестицій та впровадження новітніх технічних інновацій. Проведення подальших досліджень особливостей фінансового забезпечення транспортної галузі України є важливим для досягнення позитивної динаміки економічного розвитку країни в цілому.

Висновки. Фінансове забезпечення транспортної галузі України складається з внутрішніх та зовнішніх джерел. Головне внутрішнє джерело фінансового забезпечення – це самофінансування суб'єктів господарювання через чистий прибуток; доходи майбутніх періодів; чистий дохід від реалізації продукції; власний капітал. Статистичні дані джерел фінансування підприємств транспортної галузі України за 2012–2017 рр. відображають збиткову діяльність суб'єктів господарювання.

Зовнішні джерела включають міжнародну підтримку, кредитування та державну підтримку діяльності підприємств транспортної галузі. Використання банківського та лізингового кредитування відіграє важливу роль у фінансовому забезпеченні транспортної інфраструктури серед провідних країн світу. Згідно зі статистичними даними, в Україні спостерігається позитивна динаміка кількості договорів фінансового лізингу на транспорт. Державна підтримка як зовнішнє джерело фінансового забезпечення транспортної галузі включає капітальні інвестиції, державно-приватне партнерство, субсидії та пільги.

На сучасному етапі пріоритетними джерелами фінансового забезпечення транспортної галузі є міжнародна підтримка та державно-приватне партнерство. Міжнародні інвестиції дозволяють реалізовувати проекти під державні гарантії та впроваджувати зміни в транспортній галузі вже зараз. Не менш важливим стратегічним напрямом є впровадження державно-приватного партнерства в системі «держава – регіональна влада – суб'єкт господарювання», що визначено на державному рівні у Транспортній стратегії України до 2030 р.

Список використаної літератури:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.
2. *Клименко І.В.* Лізинг у системі забезпечення надання транспортної послуги автотранспортним підприємством / *І.В. Клименко* // Економіка України. – 2014. – 632 с.
3. *Рибчук А.В.* Наднаціональна виробнича інфраструктура в умовах нестабільності глобального розвитку (тенденції, проблеми, перспективи) : монографія / *А.В. Рибчук*. – Дрогобич, 2015. – 364 с.
4. *Пащенко Ю.Є.* Державно-приватне партнерство у розвитку транспортної інфраструктури / *Ю.Є. Пащенко* // Молодий вчений. – 2015. – С. 54–56.
5. Підсумки діяльності фінансових компаній, ломбардів та юридичних осіб (лізингодавців) за 2010–2018 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://nfr.gov.ua>.
6. Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства : Розпорядження Кабінету Міністрів України № 279 від 17 березня 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=279-2011-%EF>.
7. Про транспорт : Закон України № 232/94-ВР від 10.11.1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>.
8. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України № 430 р. від 30 травня 2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
9. Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2009-19>.
10. *Слободяник Ю.Б.* Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах : монографія / *Ю.Б. Слободяник*. – Суми, 2007. – 199 с.

References:

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, [Online], available at: www.ukrstat.gov.ua.
2. Klymenko, I.V. (2014), «Lizyng u systemi zabezpechennja nadannja transportnoi' poslugy avtotransportnym pidpryjemstvom», *Ekonomika Ukrainy*, 632 p.
3. Rybchuk, A.V. (2015), *Nadnacional'na vyrobnycha infrastruktura v umovah nestabil'nosti global'nogo rozvytku (tendencii', problemy, perspektyvy)*, Drogobych, 364 p.
4. Pashhenko, Ju.Je. (2015), «Derzhavno-pryvatne partnerstvo u rozvytku transportnoi' infrastruktury», *Molodyj vchenyj*, pp. 54–56.
5. Pidsumky dijal'nosti finansovyh kompanij, lombardiv ta jurydychnyh osib (lizingodavciv) za 2010–2018 roky, [Online], available at: <https://nfp.gov.ua>
6. Kabinet Ministriv Ukrainy (2011), «Pro zatverdzhennja Porjadku nadannja derzhavnoi' pidtrymky zdijsnennju derzhavno-pryvatnogo partnerstva», *Rozporjadzhennja*, No. 279, vid 17 bereznja, [Online], available at: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=279-2011-%EF>
7. Verhovna Rada Ukrainy (1994), «Pro transport», *Zakon*, No. 232/94-VR, vid 10.11.1994 r., [Online], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
8. Kabinet Ministriv Ukrainy (2018), «Pro shvalennja Nacional'noi' transportnoi' strategii' Ukrainy na period do 2030 roku», *Rozporjadzhennja*, No. 430, vid 30 travnja, [Online], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
9. «Pro ratyfikaciju Finansovoi' ugody (Proekt «Mis'kyj gromads'kyj transport Ukrainy») mizh Ukrain'noju ta Jevropejs'kym investycijnym bankom», [Online], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2009-19>
10. Slobodjanyk, Ju.B. (2007), *Finansovyj mehanizm funkcionuvannja pidpryjemstv pasazhyrs'kogo avtotransportu v suchasnyh umovah*, Sumy, 199 p.

Виговська Олена Анатоліївна – аспірант кафедри фінансів та кредиту Державного університету «Житомирська політехніка».

Наукові інтереси:

- фінансове забезпечення перевезень громадським транспортом;
- фінансовий механізм автотранспортних підприємств;
- роль держави в фінансовому забезпеченні перевезень громадським транспортом на регіональному рівні.

E-mail: alenvygovska@gmail.com

Стаття надійшла до редакції 16.09.2019.