

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра фінансів

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Формування видатків на дорожньо-транспортний комплекс»

Студента 2 курсу, 1м групи,
спеціальності 072

«Фінанси, банківська справа та
страхування»
спеціалізації «Державні та муніципальні
фінанси»

Щетініна Максима Володимировича

Науковий керівник
науковий ступінь
вчене звання

Морозова
Людмила
Сергіївна

Керівник освітньо-професійної програми
д.е.н., професор

Макогон
Валентина
Дмитрівна

Завідувач кафедри фінансів,
д.е.н., професор,
заслужений діяч науки і техніки України

Чугунов Ігор
Якович

Київ 2020

Київський національний торговельно-економічний університет

Факультет ФФО Кафедра фінансів
 Спеціальність фінанси і кредит
 Спеціалізація / освітня програма Державні фінанси

Затверджую

Зав. кафедри _____

“ _____ ” _____ 201_ р.

Завдання

на випускний кваліфікаційну роботу (проект) студентіві

Щегініну Максиму Володимировичу

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема випускного кваліфікаційної роботи (проекту)
 Формування видатків на дорожньо-транспортний комплекс
 Затверджена наказом КНТЕУ від « ___ » _____ 201_ р. № _____
2. Строк здачі студентом закінченої роботи (проекту) _____
3. Цільова установка та вихідні дані до роботи (проекту)

Мета роботи (проекту) є дослідження теоретико-методологічних і практичних аспектів формування видатків на дорожньо-транспортний комплекс і пошук шляхів вдосконалення його фінансування.

Об'єкт дослідження виступає дорожньо-транспортний комплекс України і джерела формування його видатків.

Предмет дослідження є теоретико-методологічні і практичні аспекти формування видатків на дорожньо-транспортний комплекс

4. Консультанти по роботі (проекту) із зазначенням розділів, за якими здійснюється консультування:

Розділ	Консультант (прізвище, ініціали)	Підпис, дата	
		Завдання видано	Завдання виконано

5. Зміст випускної кваліфікаційної роботи (проекту) (перелік питань за кожним розділом)

ВСТУП

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ВИДАТКІВ НА ДОРОЖНЬО-ТРАСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС

1.1. Економічна сутність дорожньо-транспортного комплексу

1.2. Фінансове забезпечення дорожньо-транспортного комплексу у умовах фінансової децентралізації

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ВИДАТКІВ НА ДОРОЖНЬО-ТРАСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС

2.1. Аналіз видатків Зведеного, Державного і місцевого бюджетів України на дорожнє господарство держави

2.2. Оцінка волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства у Україні

РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

3.1. Проблеми розвитку дорожньо-транспортного комплексу

3.2. Досвід зарубіжних країн в фінансуванні проєктів державно-приватного партнерства і можливості його використання у Україні задля розвитку дорожньо-транспортного комплексу

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ДОДАТКИ

6. Календарний план виконання роботи (проєкту)

№ Пор.	Назва етапів випускної кваліфікаційної роботи (проєкту)	Строк виконання етапів роботи	
		за планом	фактично
1	2	3	4
1.	Узгодження плану та оформлення завдання	До 13.01.2020	
2.	Подання статті на кафедру	До 10.09.2020	
3.	Вступ. Розділ 1.	До 20.04.2020	
4.	Розділ 2.	До 22.06.2020	

Науковий керівник випускної кваліфікаційної роботи (проекту) _____
(підпис, дата)

Відмітка про попередній захист _____
(ПІБ, підпис, дата)

12. Висновок про випускню кваліфікаційну роботу (проект)

Випускна кваліфікаційна робота (проект) студента _____
(прізвище, ініціали)

може бути допущена до захисту екзаменаційній комісії.

Гарант освітньої програми _____
(прізвище, ініціали, підпис)

Завідувач кафедри _____
(прізвище, ініціали, підпис)

« _____ » _____ 201 _____ р.

Зміст

ВСТУП.....	8
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ВИДАТКІВ НА ДОРОЖНЬО-ТРАСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС	11
1.1. Економічна сутність дорожньо-транспортного комплексу.....	11
1.2. Фінансове забезпечення дорожньо-транспортного комплексу у умовах фінансової децентралізації.....	18
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ВИДАТКІВ НА ДОРОЖНЬО-ТРАСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС	27
2.1. Аналіз видатків Зведеного, Державного і місцевого бюджетів України на дорожнє господарство держави	27
2.2. Оцінка волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства у Україні.....	30
РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬО- ТРАСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ	27
3.1. Проблеми розвитку дорожньо-транспортного комплексу	39
3.2. Досвід зарубіжних країн в фінансуванні проєктів державно-приватного партнерства і можливості його використання у Україні задля розвитку дорожньо-транспортного комплексу.....	43
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	58
ДОДАТКИ.....	64

ВСТУП

Актуальність теми. Розвинена дорожньо-транспортна інфраструктура є потрібною передумовою економічного й соціального розвитку держави, адже дозволяє задовольнити потреби підприємств і населення у перевезеннях вантажів й пасажирів, налагодити стабільні виробничі зв'язки, досягнути збалансованого розвитку, збільшити інвестиційну привабливість й конкурентоздатність. Україна у ряді європейських країн має один з найнижчих показників по забезпеченості транспортною інфраструктурою, що є серйозною перешкодою задля прискорення темпів збільшення економіки. Не зважаючи на те, що Україна виступає у якості «транзитера» транспортної стратегії Євросоюзу на Базових маршрутах міжнародних вантажів й нині спостерігається проблема низької якості дорожньо-транспортного комплексу.

Забезпечити потребу в фінансуванні виключно за рахунок бюджетного забезпечення неможливо, отже особливу актуальність набуває питання про потрібність активізації залучення приватних українських й іноземних інвестицій в транспортну інфраструктуру задля розвитку нових ринків, підвищення інвестиційної, ділової і соціальної активності.

Державно-приватне партнерство з його сучасними механізмами фінансування на основі взаємоузгодженої політики й координації спільних дій державного й приватного секторів здатний інтенсифікувати їх спільні зусилля по забезпеченості фінансовими ресурсами процесу модернізації і розвитку транспортної інфраструктури при збереженні невід'ємних повноважень й функцій країни.

Виходячи зі зазначеного, важливим є визначення й обґрунтування пріоритетів формування видатків дорожньо-транспортного комплексу, що дозволить вивести його на рівень, котрий відповідає сучасним вимогам і сприятиме подальшій інтеграції до європейської і азійської транспортних систем.

Фінансуванню народного господарства, зокрема дорожньо-транспортного комплексу, особлива увага присвячена в працях таких науковців, як А.В. Базиліук, Й.М. Бескида, В.Г. Бодрова, А.І. Бондаренко, О.Д. Василика, І.В. Запатріної, І.О. Карчевської, О.П. Крайник, В.М. Опаріна, К.В. Павлюка, О. Р. Романенко, В. М. Федосова, С. Ю. Хамініч, С. І. Юрія і інших. Проте, найбільш детального дослідження потребують питання фінансового забезпечення дорожньо-транспортного комплексу в умовах фінансової децентралізації, визначення проблем розвитку дорожньо-транспортного комплексу і вивчення досвіду зарубіжних країн в фінансуванні проєктів державно-приватного партнерства і обґрунтування можливості його використання в Україні задля розвитку дорожньо-транспортного комплексу.

Метою випускної кваліфікаційної роботи є дослідження теоретико-методологічних і практичних аспектів формування видатків на дорожньо-транспортний комплекс і пошук шляхів вдосконалення його фінансування.

Задля досягнення поставленої у роботі мети потрібно вирішити наступні **завдання**:

- розкрити економічну сутність дорожньо-транспортного комплексу;
- дослідити фінансове забезпечення дорожньо-транспортного комплексу у умовах фінансової децентралізації;
- розглянути джерела фінансування транспортно-дорожнього комплексу України;
- здійснити аналіз видатків зведеного, державного і місцевого бюджетів України на дорожнє господарство держави;
- провести оцінку волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства у Україні;
- визначити проблеми розвитку дорожньо-транспортного комплексу;
- вивчити досвід зарубіжних країн в фінансуванні проєктів державно-приватного партнерства і можливості його використання в Україні задля розвитку дорожньо-транспортного комплексу.

Об'єктом дослідження виступає дорожньо-транспортний комплекс України і джерела формування його видатків.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні і практичні аспекти формування видатків на дорожньо-транспортний комплекс.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження є економічна теорія і діалектичний метод пізнання економічних явищ й процесів. У роботі застосовувалися такі методи: порівняння і логічного узагальнення – задля розкриття сутності дорожньо-транспортного комплексу, визначення його інструментарію; графоаналітичний метод – задля дослідження стану функціонування транспортно-дорожнього комплексу; розроблення методичного підходу до визначення шляхів вдосконалення фінансування дорожньо-транспортного комплексу України.

Інформаційною базою дослідження виступають законодавчі і нормативні документи, статистичні дані Державної служби статистики України і Міністерства фінансів України, монографії і ст. зарубіжних й вітчизняних авторів, автореферати кандидатських дисертацій, підручники і навчальні посібники, ресурси мережі Інтернет з проблематики формування видатків на дорожньо-транспортний комплекс.

Наукові результати проведеного дослідження полягають у узагальненні й систематизації теоретико-методологічних підходів до формування видатків дорожньо-транспортного комплексу і розробці шляхів вдосконалення його фінансування.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає у розробці пропозицій щодо удосконалення фінансування дорожньо-транспортного комплексу України. Результати роботи можуть бути використанні при розробці державної програми розвитку дорожньо-транспортного комплексу України.

Структура дослідження. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків і пропозицій, списку використаних джерел і додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ВИДАТКІВ НА ДОРОЖНЬО-ТРАСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС

1.1. Економічна сутність дорожньо-транспортного комплексу

Транспорт належить до сфери матеріального виробництва і відіграє важливу роль в підвищенні конкурентоздатності національної економіки й виступає основою розвитку внутрішніх і зовнішніх економічних зв'язків держави. Транспорт забезпечує процеси виробництва й транспортування продукції, тобто обумовлює зв'язок поміж виробництвом і споживанням у межах різних галузей і територіальних утворень. Звідси виникає потреба наукового дослідження сутності і змісту поняття «дорожньо-транспортний комплекс», розкриття його ролі і значення як основи виробничої інфраструктури вітчизняної економіки.

На нині існує чимало наукових розробок з питань розкриття сутності транспортно-дорожнього комплексу держави. Аналіз наукових публікацій щодо сутності терміна «дорожньо-транспортний комплекс» продемонстрував, що у наш час не існує єдиного підходу до його визначення і розуміння. Про це свідчить наявність різних трактувань транспортно-дорожнього комплексу, що є у економічній, спеціальній літературі і словниках.

Підходи вітчизняних і зарубіжних науковців до тлумачення поняття дорожньо-транспортний комплекс наведено у табл.1.1.

Таблиця 1.1

Підходи вітчизняних і зарубіжних науковці до тлумачення поняття
дорожньо-транспортний комплекс

№	Автор, джерело	Трактування поняття
1	2	3
1	Вороной О.Н. [11]	«... це сукупність підприємств і організацій усіх форм власності, що здійснюють власну діяльність на міському наземному, автомобільному, річному, морському і повітряному видах транспорту, а так само у дорожньому господарстві».

Продовження табл.1.1		
1	2	3
2	Давиденко І.Г. [16]	«... це усі види магістрального транспорту: залізничний, автомобільний, річний, морський, повітряний, міський транспорт, транспортна і термінально-складська логістична інфраструктура, система управління перевезеннями, що включає у себе технічні засоби управління рухом і інформаційне забезпечення».
3	Кудрицька Н.В. [29]	«... це сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв й механізмів, засобів управління і зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, складна система економічних, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних і правових стосунків, Базовою метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства й населення у перевезеннях вантажів й пасажирів відповідно до державних цільових програм і на основі досягнень науково-технічного прогресу».
4	Чернявська Т.А. [57]	«... це штучною особливо складною техніко-технологічною, соціально-економічною і організаційною відкритою системою, що займає найважливіше місце у економіці держави і світу, отже дослідження і вдосконалення його функціонування розглядається вченими, практиками та урядами країн й вважаються потрібними, вагомими, актуальними».
5	Шапочка М.К., Рибіна О.І. [58]	«... це система транспортних комунікацій, що об'єднує усі види транспорту».

Так, Вороной О.Н. розглядає дорожньо-транспортний комплекс як «... сукупність підприємств і організацій усіх форм власності, що здійснюють власну діяльність на міському наземному, автомобільному, річному, морському і повітряному видах транспорту, а так само у дорожньому господарстві» [11].

Давиденко І.Г. при визначені цього поняття об'єднує «... усі види магістрального транспорту: залізничний, автомобільний, річний, морський, повітряний, міський транспорт, транспортну і термінально-складську логістичну інфраструктуру, систему управління перевезеннями, що включає у себе технічні засоби управління рухом і інформаційне забезпечення» [16].

Кудрицька Н.В. вважає, що дорожньо-транспортний комплекс «... це сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв й механізмів, засобів управління і зв'язку, обладнань усіх видів

транспорту, складна система економічних, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних і правових стосунків, базовою метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства й населення у перевезеннях вантажів й пасажирів відповідно до державних цільових програм і на основі досягнень науково-технічного прогресу» [29].

Чернявська Т.А. розкриває дорожньо-транспортний комплекс як «... штучну особливо складну техніко-технологічну, соціально-економічну і організаційну відкриту системою, що займає найважливіше місце у економіці держави і світу, отже дослідження і вдосконалення його функціонування розглядається вченими, практиками та урядами країн й вважаються потрібними, вагомими, актуальними» [57, с. 142].

Шапочка М. К. і Рибіна О. І. відмічають, що дорожньо-транспортний комплекс являє собою «... систему транспортних комунікацій, що об'єднує усі види транспорту» [58, с. 45].

Задля найбільш точного розуміння поняття «дорожньо-транспортний комплекс», на наш погляд, варто визначити його місце в складі транспортно-дорожнього комплексу країни і визначити його функціональну сутність.

Єдиної точки зору з даного питання ще не вироблено, перш за все, система як поняття досить умовне й використовується дослідниками тільки задля виділення процесу чи його частини з метою детального вивчення. По суті, подібний підхід дозволяє виділяти в конкретній системі підсистеми (дорожньо-транспортний комплекс держави → дорожньо-транспортний комплекс регіонів), визначати її структуру, враховувати зв'язки з зовнішнім середовищем через призму визначеного вектора розвитку й ступеня пізнання закономірностей процесів, що протікають в системі.

Більшість економістів вважають, що систему можна представити безліччю взаємодіючих елементів, однак подібний підхід породжує чимало питань. В даному контексті, більше вдало визначають систему В.А. Петрук і О.В. Ігнацевич: «... це множина пов'язаних поміж собою компонентів тієї чи

іншої природи, впорядкована за стосунками, що характеризуються єдністю і виражаються у інтегральних властивостях й функціях множини» [39].

Транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, а відтак мати розгалужену інфраструктуру задля надання всього комплексу транспортних послуг, зокрема задля підготовки і відправлення вантажів, забезпечення зовнішньо-економічних зв'язків держави.

Дорожньо-транспортний комплекс має низку специфічних рис:

- транспорт бере участь в створенні продукції, забезпечуючи виробництво сировиною, матеріалами і обладнанням;
- транспорт не виробляє свою продукцію;
- взаємодія видів транспорту здійснюється на різних рівнях транспортного обслуговування;
- існує безпосередня взаємодія транспортних послуг з транспортним процесом і ін.

До складу транспортно-дорожнього комплексу регіону у загальному вигляді входять такі види транспорту: наземний вид транспорту, котрий представлений залізничним, автомобільним (автобуси, маршрутні таксі) і міським електричним транспортом (тролейбуси, трамваї, метрополітен); водний, до складу якого входить річковий і морський транспорт; повітряний – авіаційний; і трубопровідний.

Склад транспортно-дорожнього комплексу регіонів України у цілому визначається наявністю певних видів транспорту, розвиненістю транспортної інфраструктури, що залежить від регіональних особливостей і структури виробничих систем, активності вантажоутворюючих галузей, рівня міжнародних торгово-економічних стосунків і ін.

Аналіз існуючих підходів вітчизняних і зарубіжних науковців до трактування поняття «дорожньо-транспортний комплекс» дозволив сформулювати наступне його визначення: дорожньо-транспортний комплекс це складна поліструктурна система, котра поєднуючи у собі рухомий склад і

транспортну інфраструктуру, задовольняє інтереси національного господарства і населення у перевезеннях вантажів, пасажирів і готової продукції й котра функціонує і завжди розвивається, забезпечуючи збільшення економіки регіону, держави.

Стале соціально-економічне збільшення в Україні може бути досягнуте лише на інноваційній основі з активним використанням сучасних науково-інноваційних розробок як на виробничих підприємствах, так й на транспорті. Впровадження інновацій у дорожньо-транспортну галузь потребує значних обсягів капіталовкладень, а отже потрібно розв'язувати безліч проблем, поміж котрих базовими є пошук інвестиційних ресурсів і способів їх отримання. Отже, актуальними нині залишаються питання вибору джерел фінансування дорожньо-транспортного комплексу і розробки шляхів його вдосконалення.

Функціонування дорожньо-транспортного комплексу має специфічний характер, отже особливі умови надання транспортних послуг унеможливають швидкий й різносторонній їх розвиток. Це виражається, передовсім, усталеним розташуванням і регіональною залежністю від покупця, особливостями організації процесу перевезень й транспортного обслуговування, що стосуються часових, організаційних, технологічних і ін. факторів, досвідом і компетенцією виконавців (надавачів послуг).

Сучасний розвиток дорожньо-транспортного комплексу надає можливість найбільш глибокого розподілу й спеціалізації праці, а так само кооперацію практично в усіх сферах промисловості, сільського господарства і інших галузей економіки; забезпечує застосування засобів транспорту у національній і міжнародній торгівлі різними видами сировини, матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції; переміщення широких верств населення у рамках регіонів, держави і міжнародних сполучень [46, с. 40].

Комплексний підхід дослідження ролі транспорту, сутності і організації процесу функціонування дорожньо-транспортного комплексу дозволяє обґрунтувати визначення фінансів суб'єктів господарювання

дорожньо-транспортного комплексу, яке найповніше враховуватиме викладені зауваження. Так, дорожньо-транспортний комплекс – це одна з найважливіших галузей народного господарства, що виконує функцію своєрідної кровоносної системи у складному організмі держави. Транспорт не лише забезпечує потреби господарства й населення у перевезеннях, проте разом з містами утворює каркас території, є складовою частиною інфраструктури, служить матеріально-технічною базою формування й розвитку територіального поділу праці, справляє істотний вплив на динамічність й ефективність соціально-економічного розвитку деяких регіонів й держави у цілому.

Розглядаючи систему дорожньо-транспортного комплексу регіону можна визначити фактори, що впливають на його розміщення і функціонування. Це:

- основний стан транспортної галузі;
- особливості науково-технічного прогресу;
- капітальні вкладення, спрямовані на інноваційний розвиток транспорту;
- розвиток міжгалузевих і міжтериторіальних зв'язків;
- розміщення вантажоутворюючих галузей промисловості, сільського господарства, будівництва тощо у регіоні;
- рівень розвитку промисловості;
- політика країни у сфері оподаткування, тарифо- й ціноутворення тощо;
- рівень екологічного забруднення і ін.

Поряд з впливами на систему дорожньо-транспортного комплексу вищезначеної сукупності факторів, сама транспортна система може впливати на:

- економічний розвиток регіону;
- інвестиційну привабливість суб'єктів господарювання й територіальних утворень регіону;

- забезпеченість населення якісними транспортними послугами;
- конкурентоздатність і екологічний стан регіону;
- економічне збільшення і наповнення місцевого бюджету;
- обороноздатність держави тощо [27].

Краще зрозуміти сутність системи дорожньо-транспортного комплексу регіону можна через її функції: економічну, соціальну, оборонну, інтеграційну, стимулюючу, політичну і культурну. Економічна функція полягає у тому, що транспорт виступає ланкою будь-якого виробництва й матеріальною базою задля спеціалізації і кооперації підприємств, забезпечує своєчасну доставку сировини й матеріалів з пунктів виробництва до пунктів призначення.

До дорожньо-транспортного комплексу окрім різних видів транспорту входить мережа шляхів сполучення. Мережа шляхів сполучення – сукупність усіх шляхів, що зв'язують населені пункти держави або окремого регіону, забезпечуючи виконання транспортних послуг [59, с. 198].

Отже, дорожньо-транспортний комплекс – це сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв й механізмів, засобів управління і зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, що функціонує як складна система економічних ринкових, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних й правових стосунків, Базовою метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства і населення у перевезеннях вантажів й пасажирів.

Випереджальний розвиток дорожньо-транспортного комплексу забезпечує модернізація транспортної інфраструктури, котра представлена автомобільними дорогами, залізничними коліями, судноплавними шляхами, аеропортами (з аеронавігаційною системою забезпечення безпеки і ефективності повітряного руху у українському небі), портами водного (морського й річкового) транспорту, а так само, опосередковано, інфраструктурою пунктів пропуску на митному кордоні, через що здійснюються міжнародні перевезення пасажирів й вантажів.

1.2. Фінансове забезпечення дорожньо-транспортного комплексу у умовах фінансової децентралізації

Фінансове забезпечення передбачає формування цільових грошових фондів суб'єктів господарювання в достатній кількості і їх використання з позитивним соціально-економічним ефектом. Фінансове забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу відбувається в таких формах:

1. Бюджетне фінансування.
2. Кредитування.
3. Самофінансування.
4. Інвестування.
5. Співфінансування (альтернативні методи фінансування: державно-приватне партнерство, благодійність і інші) [4, с. 17].

У діяльності суб'єктів господарювання рідко використовують одну форму фінансового забезпечення, в більшості випадків поєднують декілька форм. Кожна галузь і економічний суб'єкт на своєму рівні (загальнодержавному або місцевому) формує свою модель фінансового забезпечення, якою визначають структуру джерел фінансування і напрямки використання коштів, що дозволять отримати позитивний соціально-економічний результат. Фінансове забезпечення дорожньо-транспортного комплексу має відбуватися за простою схемою:

1. Мобілізація доходів.
2. Фінансування видатків.
3. Отримання позитивного соціально-економічного результату.

Основною формою фінансового забезпечення дорожньо-транспортного комплексу є бюджетне фінансування. У Державному бюджеті України щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом й утриманням автомобільних доріг

загального користування. Задля цих цілей в складі спеціального фонду Державного бюджету України створюється державний дорожній фонд.

Структуру видатків державного дорожнього фонду наведено на рис.

1.1.

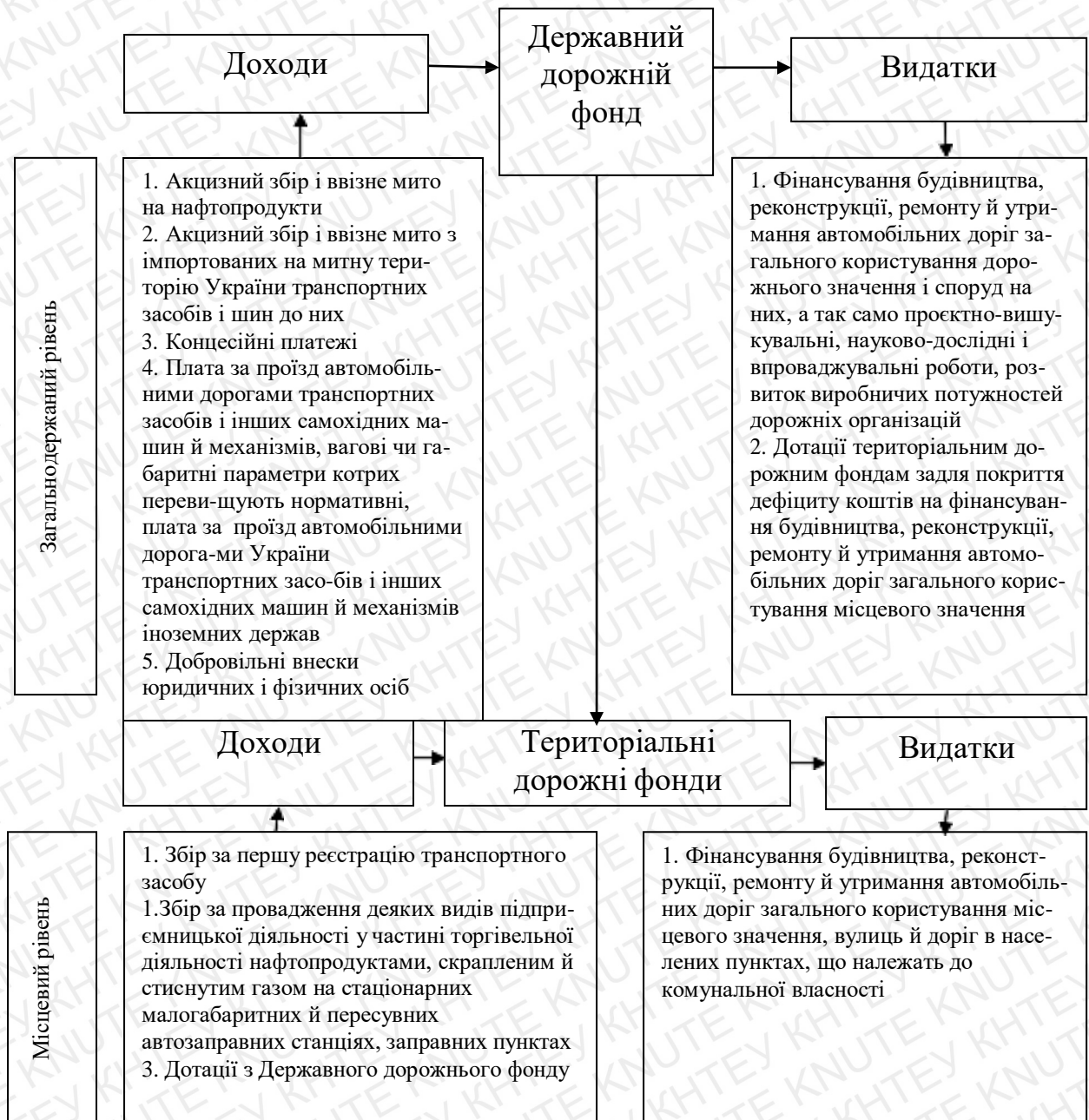


Рис. 1.1 Структура фінансів Державного дорожнього фонду [18, с. 58]

Дохідна частина даного фонду формується за рахунок:

- акцизного податку з вироблених в Україні пального й транспортних засобів;

- 2) акцизного податку з ввезених на митну територію України пального й транспортних засобів;
- 3) ввізного мита на нафтопродукти й транспортні засоби і шини до них;
- 4) плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів і інших самохідних машин й механізмів, вагові чи габаритні параметри котрих перевищують нормативні;
- 5) коштів спеціального фонду Державного бюджету України, отриманих шляхом залучення країною позик (кредитів) від банків, іноземних держав й міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування;
- 6) плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення, максимальний розмір і порядок справляння якої встановлюються Кабінетом Міністрів України;
- 7) інших надходжень, передбачених Державним бюджетом України, у обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на відповідний р., а так само надходжень, визначених статтею 5 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»[40].

Кошти державного дорожнього фонду спрямовуються на:

- 1) фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, а так само виконання проектно-вишукувальних і науково-дослідних робіт, створення і функціонування інформаційно-аналітичної системи дорожнього господарства, забезпечення розвитку виробничих потужностей дорожніх організацій; проведення конкурсів й підготовку договорів щодо виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів і інвесторів, співфінансування зазначених робіт з відповідними договорами, здійснення контролю за їх виконанням й прийняття доріг у експлуатацію, управління дорожнім господарством;

2) субвенцію з Державного бюджету України місцевим бюджетам на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, а так само вулиць й доріг комунальної власності в населених пунктах, котра розподіляється поміж місцевими бюджетами залежно від протяжності автомобільних доріг загального користування місцевого значення відповідної адміністративно-територіальної одиниці станом на 1 січня р., що передує плановому.

Зазначена субвенція може спрямовуватися на будівництво, реконструкцію, ремонт й утримання вулиць й доріг комунальної власності в населених пунктах в розмірі не більш 20% обсягу такої субвенції, затвердженого законом про Державний бюджет України на відповідний р. відповідного місцевого бюджету;

3) виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, отриманими країною чи під державні гарантії, на розвиток і утримання мережі автомобільних доріг загального користування;

4) фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм[40].

У бюджеті обласних, міських, сільських і селищних бюджетах щорічно передбачаються видатки на проведення робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом й утриманням автомобільних доріг. Задля цих цілей в складі обласних, міських, сільських і селищних бюджетів створюються територіальні дорожні фонди. Дохідна частина цих фондів формується за рахунок збору за першу реєстрацію транспортного засобу, збору за провадження деяких видів підприємницької діяльності у частині торгівельної діяльності нафтопродуктами, скрапленим і стиснутим газом на стаціонарних, малогабаритних й пересувних автозаправних станціях, заправних пунктах. Дорожній фонд пройшов певний шлях еволюції щодо джерел наповнення своїх доходів, проте жоден зі методів не вирішив існуючих проблем фінансового забезпечення в галузі.

Проте головне протиріччя виникає не через суттєвий брак коштів, а через те, що структура видатків фінансових ресурсів є неефективною, левову частку в ній займає виконання боргових зобов'язань за кредитами, що отримані під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування. Використання позик задля вирішення завдань з будівництва й утримання автомобільних доріг в минулому, призвело до того, що дорожнє господарство знаходиться в борговій ямі. Перегляд боргової політики в дорожньому господарстві може стати рушійною силою її розвитку. Це можна зробити такими традиційними методами: провести реструктуризацію боргу, шляхом його «заморожування» на певний термін (позикові канікули); звернення до кредиторів щодо списання боргів чи зміна умов позик; залучення нових позик. Ці методи дефіцитного фінансування можуть використовуватись, але докорінно не вирішать існуючих проблем дорожнього господарства, а лише поглиблять їх. Як відмічає А.В. Базилюк, що дефіцитне фінансування є бажаною й, на перший погляд, доволі зручною задля усіх суб'єктів формою реалізації власних амбіцій чи планів, що підтримує ілюзію розв'язання будь-якого завдання без відповідного на те матеріального забезпечення. Спочатку воно усіх влаштовує, проте після стає борговою пасткою. Тому, відмова від дефіцитного фінансування є запорукою розвитку дорожнього господарства [4].

Основним завданням на даному шляху є пошук додаткових джерел формування доходів Дорожнього фонду України. Новими джерелами наповнення Дорожнього фонду можуть стати:

1. Повна чи часткова приватизація підприємств дорожнього господарства, що мають застарілі базові фонди на оновлення котрих в країні нема фінансових ресурсів.
2. Реалізація майна, котра дозволить повністю чи частково погасити боргові зобов'язання й вийти з кризи дорожньому господарству.

3. Перегляд розміру плати за проїзд автомобільними дорогами великовагових і/чи великогабаритних транспортних засобів і організація мережі пунктів їх зважування.

4. Введення плати за проїзд вантажних автомобілів задля компенсації збитку, заподіяного автомобільним дорогам загального користування.

5. Введення плати за експлуатацію придорожньої інфраструктури (АЗС, готелі, СТО, стоянки, реклама). Позаяк ці суб'єкти господарювання здійснюють власну діяльність лише завдяки наявності автомобільної дороги.

6. Введення плати задля нерезидентів при в'їзді на територію України з комерційними візитами, а згодом й з приватними.

7. Перегляд розрахунку акцизів на нафтопродукти.

8. Впровадження державно-приватного партнерства [18, с. 60].

Позаяк будівництво та утримання автомобільних доріг і дорожніх об'єктів є дуже дорогим, а країна не може повноцінно виконувати свої зобов'язання в цій сфері через постійну нестачу бюджетних коштів, реформування фінансів галузі не можливе без удосконалення механізму фінансування дорожнього господарства і адаптації його до ринкових умов господарювання. Одним зі напрямків подолання цієї проблеми стане залучення інвесторів. Основною формою фінансового забезпечення могло б бути альтернативне фінансування, тобто співфінансування (змішане фінансування), в вигляді державно-приватного партнерства, яке досі не вдалося реалізувати на практиці. Бо жоден інвестор не отримав гарантій країни щодо повернення своїх коштів й отримання прибутків від реалізації автодорожніх проєктів. Хоча в усьому світі автодорожні концесії довели власну ефективність. Однак забезпечення сприятливого інвестиційного клімату у дорожній галузі залежить від розроблення потрібної нормативно-правової бази і впровадження змішаного фінансування розбудови мережі автомобільних доріг за рахунок поєднання капіталовкладень іноземного або вітчизняного інвестора і державних коштів. Основним принципом заохочення позабюджетних коштів в сферу будівництва й експлуатації

автомобільних доріг має стати принцип гарантування повернення інвестицій і отримання прибутків. Не менш важливою є економічна зацікавленість користувачів доріг й країни. У дорожньому господарстві, яке знаходиться в фазі кризи, крім удосконалення системи фінансового забезпечення, необхідно провести ряд заходів щодо реформування організаційної структури й механізму управління дорожнім господарством, що стане передумовою задля ефективної організації фінансів:

1. Реформування системи господарювання шляхом введення недержавної (контрактної) форми виконання робіт в дорожньому господарстві, котра дозволить ефективно використовувати бюджетні ресурси. Держава буде замовляти дорожні роботи, проводити контроль за розподілом й використанням фінансових ресурсів й контролювати якість виконання дорожніх робіт.

2. Створення Державної служби контролінгу якості автомобільних доріг й придорожньої інфраструктури. Запровадження системи управління якістю (стандартів якості ISO) в процесі будівництва, експлуатації і утримання автомобільних доріг й установлення гарантійних термінів на виконані роботи.

3. Прозорість проведення тендерів на виконання дорожніх робіт.

4. Децентралізація формування й використання дорожніх фондів.

5. Удосконалення технології обліку та опрацювання інформації щодо стану мережі автомобільних доріг, представлення її в систематичному і повному вигляді задля прийняття управлінських рішень, що дозволить найбільш раціонально використовувати фінансові ресурси в дорожньо-транспортному комплексі шляхом створення громадської комунікаційно-інформаційної системи реагування на відхилення в якості автомобільних доріг в мережі Internet.

6. Підвищення фінансового контролю за сплатою відповідних акцизів автозаправними станціями.

7. Впровадження альтернативних механізмів фінансування автомобільних доріг (державно-приватне партнерство, платна експлуатація придорожньої інфраструктури, благодійність).

8. Розроблення механізмів залучення коштів широких верств населення (дорожні облигації).

9. Впровадження кримінальної відповідальності за корупцію [18, с. 61].

Розв'язання цих проблем дозволить створити ефективну модель фінансування дорожнього комплексу, оновити та розширити мережу автомобільних доріг і ефективно використовувати територіально-географічний потенціал України, що дозволить задовольнити потреби користувачів автомобільних доріг.

Враховуючи перспективи фінансової децентралізації важливо дослідити, котрий розподіл коштів поміж загальнодержавним й місцевим рівнем в дорожньому господарстві є оптимальним. На першому етапі проведення фінансової децентралізації доцільно в територіальних дорожніх фондах лишати близько 40 % коштів, майже в такому розмірі місцеві бюджети отримують субвенцію з державного бюджету на утримання доріг в населених пунктах. У разі ефективності запропонованого фінансового розподілу можна лишати близько 60 % зібраних фінансових ресурсів й делегувати повноваження місцевим органам влади щодо будівництва, утримання, ремонту автомобільних доріг загального користування [18, с. 62].

Отже, бюджетне фінансування є єдиною стабільною формою фінансового забезпечення дорожнього господарства у Україні. Головне фінансове протиріччя в дорожньому господарстві виникає через те, що є суттєвий брак коштів, а отже, структура видатків фінансових ресурсів є неефективною, бо майже 78 % усіх витрат – погашення боргових зобов'язань. Дорожнє господарство України не може розвиватись через зловживання дефіцитним фінансуванням. Воно приводить до нарощування боргів, отже, у першу чергу необхідно переглянути боргову політику. Водночас базовим завданням є пошук додаткових джерел наповнення

Дорожного фонду України і територіальних дорожніх фондів, а також цільове й результативне використання їх фінансових ресурсів. Оптимальний розподіл фінансових ресурсів поміж державним й місцевими рівнями на першому етапі проведення фінансової децентралізації буде доцільним в розмірі 60 й 40 % відповідно. Альтернативою дефіцитному фінансуванню (кредитуванню) може стати державно-приватне партнерство, яке має безліч моделей фінансування проєктів. Формування моделі співпраці бізнесу й країни в дорожньому господарстві України, з максимальним соціальним ефектом задля користувача доріг, дозволить вирішити проблему дефіциту коштів. Упровадження такої форми фінансового забезпечення є доречним задля міжнародних транспортних коридорів. Покращити результативність виконання дорожніх робіт і ефективність використання фінансових ресурсів допоможе впровадження недержавної (контрактної) форми виконання робіт, що дозволить економити, як мінімум, на купівлі сучасних дорогих дорожніх машин і їх утриманні. Додатковим інструментом залучення коштів в дорожньо-транспортний комплекс може бути спеціальне (платне) використання придорожньої інфраструктури суб'єктами господарювання.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ВИДАТКІВ НА ДОРОЖНЬО-ТРАСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС

2.1. Аналіз видатків Зведеного, Державного і місцевого бюджетів України на дорожнє господарство держави

На даний час, розв'язання проблем економічного розвитку України є одними з перших завдань країни. Особливу увагу привертає транспортна інфраструктура, яка є основною ланкою забезпечення як економічного розвитку національної економіки держави так й підвищення якості життя населення. Для розвитку вітчизняної економіки важливим є підвищення ролі дорожньо-транспортного комплексу, що забезпечує життєдіяльність населення, якісний розвиток економіки країни, збереження обороноздатності і можливість досягнення високоефективних зовнішньоекономічних стосунків держави. Структура єдиної транспортної системи України наведена у додатку А.

Транспортний сектор економіки України представлений автомобільним, залізничним, водним, повітряним і трубопровідним транспортом, а так само дорожнім господарством. Нині сектор у цілому задовольняє тільки основні потреби економіки і населення в перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості і ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам. Спостерігається відставання у розвитку транспортної мережі, насамперед у розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації держави. У результаті щільність автомобільних доріг у Україні в 5,9 рази менше, ніж в Франції (відповідно 0,28 і 1,65 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі держави). Протяжність швидкісних доріг у Україні становить 0,28 тис. кілометрів, в Німеччині - 10,9 тис. кілометрів, в Франції – 7,1 тис. кілометрів, а рівень фінансування одного кілометра автодоріг у Україні відповідно в 5,5 – 6 разів менше, ніж в

зазначених країнах [15]. Це пояснюється низкою об'єктивних причин, зокрема, такими як в утримання транспортної мережі на душу населення порівняно з європейськими державами через відносно невелику густоту населення (78 чоловік на 1 кв. кілометр), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності Єврозони), порівняно невеликий парк автомобілів і значну територію держави. Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % - за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України в 2-3 рази нижча, ніж в західноєвропейських країнах[49].

Зважаючи на визнання транспорту пріоритетною сферою діяльності, вона повинна підтримуватися країною, фінансуватися й розвиватися, аби відповідати міжнародним стандартам на відповідному рівні. У Зведеному, Державному і місцевих бюджетах України щорічно передбачаються видатки на транспортний сектор, й зокрема на дорожнє господарство держави. Проведемо їх аналіз за 2017-2019 роки.

Аналіз видатків на дорожнє господарство держави у Зведеному бюджеті України за 2017-2019 роки наведено у табл.2.1.

Таблиця 2.1

Аналіз видатків на дорожнє господарство держави у Зведеному бюджеті України за 2017-2019 роки, тис. грн. [36]

Показники	2017 р.	2018 р.	2019 р.	Абсолютне відхилення, (+,-)		Темп приросту, %	
				2018/ 2017	2019/ 2018	2018/ 2017	2019/ 2018
1	2	3	4	5	6	7	8
Транспорт, всього	49389706,2	70293385,9	77501935,8	20903679,7	7208549,9	42,32	10,25
у т. ч.							
- автомобільний транспорт	936924,4	974908,3	1258138,8	37983,9	283230,5	4,05	29,05
- водний транспорт	39039,7	39039,7	109419,4	0,0	70379,7	0,00	180,28
- залізничний транспорт	1179147,5	8121578,2	7259556,6	6942430,7	-862021,6	588,77	-10,61
- повітряний транспорт	182960,5	577698,9	1035859,8	394738,4	458160,9	215,75	79,31
- трубопровідний і інший транспорт	4537510,2	119528,4	136333,7	-4417981,8	16805,3	-97,37	14,06
- дорожнє господарство	42514123,9	60460632,4	67702627,5	17946508,5	7241995,1	42,21	11,98

Проведений аналіз продемонстрував, що видатки на дорожнє господарство держави у Зведеному бюджеті України зросли з 42514123,9 тис. грн. у 2017 р. до 67702627,5 тис. грн. у 2019 р.. Зокрема темп їх росту у 2019 р. порівняно з 2018 роком склав – 11,98%.

Аналіз видатків на дорожнє господарство держави у Державному бюджеті України за 2017-2019 роки наведено у табл.2.2.

Таблиця 2.2

Аналіз видатків на дорожнє господарство держави у Державному бюджеті України за 2017-2019 роки, тис. грн. [36]

Показники	2017 р.	2018 р.	2019 р.	Абсолютне відхилення, (+,-)		Темп приросту, %	
				2018/2017	2019/2018	2018/2017	2019/2018
1	2	3	4	5	6	7	8
Транспорт, всього	20575051,4	27952452,8	36766776,7	7377401,4	8814323,9	35,86	31,53
у т. ч.							
- автомобільний транспорт	122209,1	170997,3	131761,3	48788,2	-39236,0	39,92	-22,95
- водний транспорт	39039,7	39039,7	109419,4	0,0	70379,7	0,00	180,28
- повітряний транспорт	182960,5	256409,4	496857,8	73448,9	240448,4	40,14	93,78
- трубопровідний і інший транспорт	65814,3	119528,4	136333,7	53714,1	16805,3	81,61	14,06
- дорожнє господарство	20165027,8	27366478,0	35892404,5	7201450,2	8525926,5	35,71	31,15

Проведений аналіз видатків на дорожнє господарство держави у Державному бюджеті України продемонстрував, що у 2019 р. вони зросли проти 2018 р. на 8525926,5 тис. грн. (31,15%) й склали 35892404,5 тис. грн.

Аналіз видатків на дорожнє господарство держави у місцевих бюджетах України за 2017-2019 роки наведено у табл.2.3.

Таблиця 2.3

Аналіз видатків на дорожнє господарство держави у місцевих бюджетах України за 2017-2019 роки, тис. грн. [36]

Показники	2017 р.	2018 р.	2019 р.	Абсолютне відхилення, (+,-)		Темп приросту, %	
				2018/2017	2019/2018	2018/2017	2019/2018
1	2	3	4	5	6	7	8
Транспорт, всього	28814654,7	42340933,1	40735159,2	13526278,4	-1605773,9	46,94	-3,79
у т. ч.							
- автомобільний транспорт	814715,3	803911,0	1126377,5	-10804,3	322466,5	-1,33	40,11
- залізничний транспорт	1179147,5	8121578,1	7259556,6	6942430,6	-862021,5	588,77	-10,61
- трубопровідний і	4471695,8	321289,6	539002,1	-4150406,2	217712,5	-92,82	67,76

інший транспорт							
- дорожнє господарство	22349096,1	33094154,4	31810223,0	10745058,3	-1283931,4	48,08	-3,88

Проведений аналіз видатків на дорожнє господарство держави у місцевих бюджетах України продемонстрував, що вони зросли з 22349096,1 тис. грн. у 2017 р. до 31810223,0 тис. грн. у 2019 р.. Водночас відбулося їх зменшення у 2019 р. проти 2018 р. на 1283931,4 тис. грн. (3,88%).

Таким чином, у 2017-2019 рр. більшість (приблизно 97,84%) видатків державного бюджету на транспортний сектор були спрямовані на підтримку дорожнього господарства (експлуатація і технічне обслуговування доріг). На місцевому рівні, на дорожню галузь припадає приблизно 77,94% від загального обсягу місцевого фінансування транспортного сектора.

Задля підвищення ефективності дорожньо-транспортного комплексу потрібна програма комплексного оновлення і модернізації, яка повинна передбачати комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення і створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних і небюджетних джерел інвестування. Призначення такої стратегії полягає в визначенні ключових проблем, цілей, принципів і пріоритетів розвитку дорожньо-транспортного комплексу України з точки зору національних потреб і інтересів. Реалізація транспортної стратегії сприятиме суттєвому підвищенню ефективності транспортної системи у цілому, й зокрема дорожнього господарства.

2.2. Оцінка волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства в Україні

Критичний стан автомобільних доріг став наслідком недостатнього фінансування і скасування цільових джерел фінансування дорожньої галузі. Негативно на стан доріг впливає не тільки недостатній обсяг фінансування дорожнього господарства з державних і місцевих бюджетів, та високий рівень його волатильності.

Методичних вказівок з інспектування банків «Система оцінки ризиків» волатильність визначено як «ступінь мінливості значення індикатора, змінної, параметра» [30]. Відповідно, волатильність бюджетного фінансування дорожнього господарства визначається як ступінь мінливості фінансування дорожнього господарства за рахунок бюджетних коштів.

Оцінку волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства вважаємо методологічно вірно здійснювати за відносним показником – часткою видатків за дорожнє господарство в видатках бюджету. Недоцільність здійснення оцінки волатильності бюджетного фінансування за абсолютними показниками обумовлена високим рівнем інфляційних процесів і валютних коливань.

Частка видатків на дорожнє господарство в видатках Зведеного бюджету України коливалося від 3,00 % до 5,60 % (планові показники 3,24 % і 5,40 %) (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Частка видатків на дорожнє господарство в видатках Зведеного бюджету України, %

Джерело: побудовано автором за даними [36]

Недоліком бюджетного фінансування дорожнього господарства в довгостроковому періоді була відсутність єдиної тенденції динаміки. З 2017 р. триває період збільшення частки видатків на дорожнє господарство за плановими (УЗБУ; план; формула 1) і фактичними показниками (УЗБУ; факт; формула 2) на рівні близько одного процента щорічно:

$$YЗБУ;_{\text{план}} = 1,0253_t + 2,2661, R^2 = 0,9928 \quad (2.1)$$

$$YЗБУ;_{\text{факт}} = 0,9291_t + 2,1112, R^2 = 0,9956 \quad (2.2)$$

У середньостроковому періоді (2017-2018 рр.) видатки на дорожнє господарство поступалися видаткам на соціальний захист пенсіонерів (2017 р. - 13,27 %; 2018 р. - 12,63 %), обслуговування боргу (10,46 % і 9,29 %), загальну середню освіту (7,98 % і 8,13 %), військову оборону (6,35 % і 7,00 %), допомогу в вирішенні житлового питання (6,50 % і 5,54 %), лікарні і санаторно-курортні заклади (5,92 % і 5,46 %).

У довгостроковому періоді (2007-2016 рр.) видатки на дорожнє господарство поступалися видаткам на соціальний захист пенсіонерів; загальну середню освіту; лікарні і санаторно-курортні заклади; вищу освіту; вищі органи державного управління, органи місцевої влади і місцевого самоврядування (за винятком 2015 р.); соціальний захист сім'ї, дітей і молоді (за винятком 2007 р.); обслуговування боргу (за винятком 2007, 2009рр.); діяльність зі забезпечення громадського порядку, боротьба із злочинністю і охорона державного кордону (2008, 2010, 2012, 2014 і 2016рр.), паливно-енергетичний комплекс (2008, 2010 і 2012 рр.). З 2014 р. видатки на дорожнє господарство поступалися видаткам на військову оборону.

Задля вітчизняної практики бюджетного фінансування дорожнього господарства характерною є відсутність тісного і прямого зв'язку поміж динамікою видатків на дорожнє господарство і видатками Зведеного бюджету України. Протягом 2007-2017 рр. значення коефіцієнта еластичності коливалося на рівні 0,74-1,69, що надає змогу зробити висновок про невідповідність темпів приросту видатків на дорожнє господарство і видаткової частини бюджету. У 2008, 2010, 2012 і 2016 рр. значення коефіцієнта еластичності перевищувало 1, що свідчить про перевищення темпів росту видатків Зведеного бюджету України над темпами росту видатків на дорожнє господарство. Так, наприклад в 2008 р. видатки Зведеного бюджету зросли на 37 % (темп росту становить 1,37), але видатки

на дорожнє господарство зменшилися на 19 % (темп росту становить 0,81). У 2016 р. видатки Зведеного бюджету зросли на 23 % (темп росту становить 1,23), але видатки на дорожнє господарство зменшилися на 12 % (темп росту становить 0,88). Таким чином, тільки в 2013-2014 рр. темпи росту бюджетних видатків і темпи росту видатків на дорожнє господарство були однаковими.

Структура видатків Зведеного бюджету України на дорожнє господарство в 2007-2017 рр. за рівнями бюджетної системи свідчить про відносну стабільність їх розподілу в 2007-2015 рр.. До 2015 р. у Україні діяла система розподілу коштів на дорожнє господарство в розмірах 80/20 з незначною варіацією. Від 80,63 % до 88,08 % припадало на видатки з державного бюджету і реалізацію загальнодержавних програм розвитку дорожнього господарства. З 2013 р. відбувається поступове щорічне зменшення частки видатків державного бюджету в розмірі 2 %, але оголошена в чинному законодавстві політика децентралізації привела до зосередження в місцевих бюджетах більшої кількості фінансових ресурсів.

Аналіз структури видатків державного бюджету України і частки на дорожнє господарство наведено на рис. 2.2.



Рис. 2.2. Частка видатків на дорожнє господарство в видатках Державного бюджету України, %

Джерело: побудовано автором за даними [36]

У 2016 р. в державному бюджеті зосереджувалося 60,26 % усіх видатків на дорожнє господарство, в 2017 і 2018 рр. – 47,43 % і 45,26 %, відповідно, що свідчить про перерозподіл видатків на користь місцевих бюджетів і дотримання Базових положень децентралізації. Таким чином, частка видатків на дорожнє господарство в видатках Державного бюджету України коливання від 2,20 % до 6,25 % (планові показники – 2,28 % до 5,96 %) (рис. 2.2), що свідчить про структурні зміни в видатковій частині державного бюджету і послаблення пріоритетності видатків на дорожнє господарство.

З 2017 р. триває період збільшення частки видатків на дорожнє господарство в видатках Державного бюджету України за плановими (УДБУ; план; формули 3 і 5) і фактичними показниками (УДБУ; факт; формули 4 і 6) на рівні близько 0,3 % (видатки з міжбюджетними трансфертами) або 0,5 % (видатки без міжбюджетних трансфертів) щорічно:

враховуючи міжбюджетні трансферти:

$$\text{УДБУ; план} = 0,3857_t + 1,8013, R^2 = 0,8602 \quad (2.3)$$

$$\text{УДБУ; факт} = 0,2863_t + 1,8880, R^2 = 0,9698 \quad (2.4)$$

не враховуючи міжбюджетні трансферти:

$$\text{УДБУ; план} = 0,5845_t + 2,4965, R^2 = 0,9576 \quad (2.5)$$

$$\text{УДБУ; факт} = 0,4505_t + 2,6404, R^2 = 0,9991 \quad (2.6)$$

Аналіз структури видатків місцевих бюджетів України і частки на дорожнє господарство наведено на рис. 2.3.

Аналіз структури видатків місцевих бюджетів України і частки на дорожнє господарство надає змогу зробити висновок про наявність тенденції до зростання в довгостроковому періоді: з 2013 р. за фактичними показниками (УМБУ; факт; формули 8 і 10) і 2014 р. за плановими показниками (УМБУ; план; формули 7 і 9):



Рис. 2.3. Частка видатків на дорожнє господарство в видатках місцевих бюджетів України, %

Джерело: побудовано автором за даними [36]

враховуючи міжбюджетні трансферти:

$$УМБУ;_{\text{план}} = 1,1786_t + 0,3273, R^2 = 0,9311 \quad (2.7)$$

$$УМБУ;_{\text{факт}} = 0,9531_t - 0,3838, R^2 = 0,9319 \quad (2.8)$$

не враховуючи міжбюджетні трансферти:

$$УМБУ;_{\text{план}} = 1,1937_t + 0,3274, R^2 = 0,9320 \quad (2.9)$$

$$УМБУ;_{\text{факт}} = 0,9666_t - 0,3960, R^2 = 0,9321 \quad (2.10)$$

Таким чином, зростання частки видатків на дорожнє господарство в видатках місцевих бюджетів України утвердилося з 2013 р. і становило близько 0,95-0,96 % проти запланованого зростання – 1,18-1,19 %.

Задля оцінки волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства пропонуємо застосувати наступні статистичні показники: розмах варіації (R), середнє лінійне відхилення (I), дисперсія (σ^2); середнє

квадратичне відхилення (σ); коефіцієнт варіації квадратичний ($\nu\sigma$); коефіцієнт осциляції (νR), що відповідає першому набору показників оцінки волатильності, запропонованому А. П. Кислюком [22, с. 8].

Оцінка волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатках Зведеного бюджету України в 2007-2018 рр. наведена у табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Оцінка волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатках Зведеного бюджету України в 2007-2018 рр., %

Показники	Планові показники	Фактичні показники
1	2	3
Розмах варіації	2,16	2,60
Середнє лінійне відхилення (l)	0,78	0,75
Дисперсія (σ^2)	0,55	0,64
Середнє квадратичне відхилення (σ)	0,74	0,80
Коефіцієнт варіації квадратичний ($\nu\sigma$)	17,86	21,01
Коефіцієнт осциляції (νR).	51,77	68,03
Додатково:		
Середнє значення	4,17	3,82
Максимальне значення	5,40	5,60
Мінімальне значення	3,24	3,00

Джерело: побудовано автором за даними [36]

За даними табл. 2.4 можна зробити висновок про волатильність частки видатків на дорожнє господарство в видатках Зведеного бюджету України на помірному рівні з диференціацією фактичних і планових показників. Рівень варіації ($\nu\sigma$) задля показників, що затверджуються в Законі України «Про Державний бюджет України» і рішеннях про місцеві бюджети, набуває значень менших від варіації фактичних показників.

Оцінка волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатках Державного бюджету України в 2007-2018 рр. наведена у табл.2.5.

Волатильність частки видатків на дорожнє господарство в видатках Державного бюджету України перевищує рівень волатильності частки видатків в видатках Зведеного бюджету України, але її сукупність можна вважати однорідною і значення коефіцієнта варіації квадратичний не перевищує граничного значення (33 %).

Таблиця 2.5

Оцінка волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатках Державного бюджету України в 2007-2018 рр., %

Показники	Видатки з урахуванням міжбюджетних трансфертів		Видатки без урахування міжбюджетних трансфертів	
	Планові показники	Фактичні показники	Планові показники	Фактичні показники
1	2	3	4	5
Розмах варіації	3,69	4,04	4,85	5,32
Середнє лінійне відхилення (l)	0,84	0,82	1,12	1,05
Дисперсія (σ^2)	1,21	1,18	1,92	1,98
Середнє квадратичне відхилення (σ)	1,10	1,09	1,38	1,41
Коефіцієнт варіації квадратичний ($v\sigma$)	28,85	30,38	26,41	28,28
Коефіцієнт осциляції (vR)	96,59	113,06	92,41	106,74
Додатково:				
Середнє значення	3,82	3,58	5,24	4,98
Максимальне значення	5,96	6,25	8,00	8,40
Мінімальне значення	2,28	2,20	3,15	3,08

Джерело: побудовано автором за даними [36]

Оцінка волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатках місцевих бюджетів України в 2007-2018 рр. наведена у табл.2.6.

Таблиця 2.6

Оцінка волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатках місцевих бюджетів України в 2007-2018 рр., %

Показники	Видатки з урахуванням міжбюджетних трансфертів		Видатки без урахування міжбюджетних трансфертів	
	Планові показники	Фактичні показники	Планові показники	Фактичні показники
1	2	3	4	5
Розмах варіації	5,17	4,71	5,13	4,71
Середнє лінійне відхилення (l)	1,45	1,32	1,45	1,32
Дисперсія (σ^2)	2,76	2,26	2,76	2,27
Середнє квадратичне відхилення (σ)	1,66	1,50	1,66	1,51

Коефіцієнт варіації квадратичний ($v\sigma$)	65,18	69,55	63,62	68,05
Коефіцієнт осциляції (vR).	202,67	217,86	196,66	212,41
Додатково:				
Середнє значення	2,55	2,16	2,61	2,22
Максимальне значення	6,38	5,80	6,46	5,88
Мінімальне значення	1,22	1,09	1,33	1,17

Джерело: побудовано автором за даними [36]

Оцінка волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатках місцевих бюджетів України надає змогу зробити висновок про неоднорідність відносних показників, але утверджена позитивна динаміка бюджетного фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання доріг місцевого значення, а так само капітальний і поточний ремонт вулиць й доріг населених пунктів і інших доріг, що є складовими автомобільних доріг державного значення нівелює високий рівень волатильності.

Таким чином, проведений аналіз волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатковій частині бюджету свідчить про наявність коливань від 3,00 % до 5,60 % в довгостроковому періоді і утвердження тенденції до зростання в середньостроковому періоді на рівні близько 1% щорічно. Задля зменшення рівня волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства у Україні рекомендуємо на період реалізації Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2018-2022 роки і регіональних програм визначити мінімальний рівень фінансового забезпечення галузі за рахунок бюджетних коштів на рівні 8,00 %. Інституційним забезпеченням виконання рекомендованого мінімального рівня фінансового забезпечення дорожнього господарства повинно стати внесення змін до ст. 2-3 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 р. № 1562-ХІІ [40].

РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

3.1. Проблеми розвитку дорожньо-транспортного комплексу

Дорожньо-транспортний комплекс України має високий потенціал в розвитку, оскільки держава розташована на перетині шляхів сполучення поміж західними європейськими і східними азіатськими державами, має розгалужену сітку транспортних шляхів й розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту.

Однак, на даний момент розвиток інфраструктури, а так само загального економічного і технічного стану дорожньо-транспортної галузі нашої держави, знаходиться ще на досить низькому рівні. Внаслідок недосконалості нормативно-правової бази, недостатніх інвестицій до транспортно-дорожнього комплексу зростає зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не дотримується належна безпека руху, збільшується негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище і здоров'я людини. Це приводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, особливо в умовах жорсткої конкуренції, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств й населення, створює реальну загрозу економічній безпеці країни [56, с. 66].

Не дивлячись на технічні і експлуатаційні можливості, розвиток кожного виду транспорту бажає кращого. Так, залізничний транспорт в Україні має застарілий базовий фонд (парк транспортних засобів, технічне оснащення колій). Хоча останнім часом рухомий склад поступово оновлюється закупівлею і будівництвом як закордонних, так й вітчизняних вагонів і локомотивів (вагони корейського виробництва «Hyundai», українські вагони Крюківського вагонобудівного заводу), технічний стан колій, вокзалів і станцій ще знаходяться на недостатньому рівні. Так само

проблемою є невідповідність ширини колій української залізниці і європейської. Це значно сповільнює проходження пасажирських і вантажних поїздів через кордон.

Автомобільний транспорт в Україні є більше розповсюдженим, на його частку припадає найбільша кількість негативного впливу. Головною проблемою є поганий стан доріг, до чого призводять кліматичні умови нашої держави, недосконала технологія виробництва дорожнього покриття, пересування великовагових автомобілів по дорогах загального призначення тощо. Зважаючи на те, що Україна є транзитною державою, ця проблема є актуальною не тільки задля вітчизняних перевізників, а і для закордонних. Вирішенням даної проблеми може стати як капітальна реконструкція уже існуючих, так й будівництво нових доріг. З цією метою важливо дотримуватися жорсткого контролю за технологією виробництва і ремонту дорожнього покриття, залучити закордонних інвесторів, і також забезпечити державне фінансування дорожньо-транспортного комплексу[56, с. 67].

Так як Україна має розгалужену річкову мережу і вихід до Чорного і Азовського морів, водний транспорт так само є досить перспективним, проте занедбаним. Застарілий рухомий склад, причали і пристані, недостатнє фінансування і використання річкового флоту не може задовольнити потреби в перевезенні вантажів і пасажирів. Перспективність контейнерних перевезень морським транспортом для України має бути пріоритетним напрямом, оскільки наявність морських портів є запорукою економічного співтовариства з іншими державами.

Висока ціна перевезень і застарілий парк авіаційного транспорту України також не може конкурувати з іншими державами. Тому регулювання даної галузі на державному рівні дасть змогу покращити привабливість задля іноземних компаній.

Пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу і створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме держави Європи, Азії і Сходу.

Перспективи інтеграції нашої держави в міжнародне економічне світове товариство і посилення транзитних взаємовідносин країни вимагають модернізації і удосконалення матеріально-технічної бази, покращення і відновлення експлуатаційного і технічного стану транспортного комплексу, регулярності і надійності транспортних сполучень, збереженості вантажів й безпеки перевезень пасажирів, збільшення швидкості і зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування усього українського дорожньо-транспортного комплексу.

Інтеграція транспортних мереж й транспорту України у міжнародну транспортну систему потрібна для залучення додаткових обсягів перевезень і валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів і вантажів, енергетичних і екологічних показників роботи транспорту й зростання частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоздатності українських перевізників; підтримки оперативної готовності дорожньо-транспортної системи України до використання її у інтересах підвищення обороноздатності країни [26].

Основними умовами, що забезпечать розвиток і збільшення національної дорожньо-транспортної системи України, є:

- сучасна інфраструктура, що включає у себе як транспортні, так й технічні засоби, дорожній комплекс;
- чесна ринкова конкуренція, котра забезпечить прозору діяльність підприємств транспорту, вибір перевізників;
- розвиток й чітка взаємодія між різними видами транспорту, особливо у транспортних вузлах;
- впровадження ефективної системи управління, що дозволить ефективніше забезпечити діяльність транспортних підприємств;
- підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, як для вітчизняних, так й закордонних інвесторів;
- задоволення потреб населення в якісних і надійних перевезеннях;

- формування і реалізація державної політики у галузі транспорту, яка спрямована на створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного дорожньо-транспортного комплексу.

З огляду на вищесказане, можна зазначити, що головним напрямом розвитку дорожньо-транспортної галузі є вигідне геополітичне розташування України. А позаяк транспортна галузь цілком залежить від державної підтримання, то державна політика щодо розвитку транзиту є базовою.

Відповідно до державних програм розвитку пріоритетних галузей України загальний обсяг інвестицій в розвиток транспортного сектору сягає близько € 46 млрд. (додаток Б).

Основні напрямки розвитку дорожньо-транспортної галузі і перспективи її інтеграції до міжнародної спільноти викладені в Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 р. і в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. [27, 32].

Перспективними рішеннями, що забезпечать приєднання транспортної галузі України до міжнародних, мають стати наступні:

- удосконалення і прозорість нормативно-правового регулювання в сфері розвитку і безпеки транспорту;
- удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг;
- розвиток ефективної транспортної логістики;
- розвиток, модернізація і удосконалення усіх видів транспорту і дорожнього комплексу держави;
- запровадження дієвих систем управління безпекою дорожнього руху, безпекою при перевезенні різними видами транспорту і екологічною безпекою;
- контроль і регулювання за дотриманням нормативно-правової бази і фінансуванням тощо [27].

Інтеграція України до міжнародних транспортних систем дасть змогу підвищити економічний, технічний, інвестиційний і експлуатаційний стан

дорожньо-транспортної галузі. А це прямий шлях до співробітництва з іншими країнами і входження до міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу.

3.2. Досвід зарубіжних країн в фінансуванні проєктів державно-приватного партнерства і можливості його використання в Україні для розвитку дорожньо-транспортного комплексу

В Україні, як й у інших розвинених країнах, дорожньо-транспортний комплекс є однією з основних галузей господарювання, найважливішою складовою частиною виробничої інфраструктури. Транспортні комунікації, об'єднуючи усі регіони держави, створюють цілісність її економічного простору. Вони пов'язують всю господарську систему держави із світовим співтовариством, будучи матеріальною основою забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України і її інтеграції у глобальну економічну систему. Сталий розвиток транспортної системи є гарантією єдності економічного простору, вільного переміщення товарів й послуг, конкуренції і свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності України і її національної безпеки, поліпшення якості життя населення.

У зв'язку з тим, що дорожньо-транспортна інфраструктура є сферою відповідальності країни й країна зацікавлена у її розвитку, відповідальність за розвиток інфраструктури дорожньо-транспортного комплексу у державі, пов'язану з високими витратами, традиційно несуть органи державного й місцевого управління. Однак, реалізація всього комплексу завдань по розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури не може й не повинна цілком лежати на плечах країни. Перспективним механізмом залучення недержавних коштів є державно-приватне партнерство (потім - ДПП), яке стало одним з головних інструментаріїв державної інвестиційної політики в всьому світі [24, с. 57].

Прогресивна практика свідчить про те, що значних обертів набирає впровадження різних моделей державно-приватного партнерства в

транспортних галузях, особливо при будівництві автомобільних доріг, великих тунелів й мостів, що забезпечують успішне виконання програм розвитку дорожньо-транспортних комплексів під контролем країни. Зокрема, Міністерством інфраструктури України проведено й оприлюднено SWOT-аналіз реалізації проєктів ДПП у інфраструктурі України. Відповідно до проведеного дослідження відзначено, що підвищенню привабливості ДПП-проєктів у дорожньо-транспортній інфраструктурі сприятиме:

- 1) визначення пріоритетних проєктів задля першочергового залучення приватних інвестицій;
- 2) спрощення процедур оформлення прав користування земельними ділянками задля будівництва доріг;
- 3) розробка механізму фінансування проєктів ДПП і гарантування мінімального доходу приватному партнеру з боку країни;
- 4) вирішення дискусійних питань і затвердження принципів функціонування платних доріг;
- 5) забезпечення належного вагового контролю на дорогах задля уникнення передчасного їх руйнування [45].

З метою залучення приватного капіталу, ефективного менеджменту і сучасних технологій, країні потрібно сформувати такий економічний і організаційно-правовий механізм, котрий би забезпечував зацікавленість приватних інвесторів і справедливу процедуру їх конкурсного відбору, засновану на ефективній системі критеріїв оцінки пропозицій учасників концесійних конкурсів, котрий дозволяє підвищити гарантії успішної реалізації дорожньо-транспортного проєкту, знизити сукупні суспільні витрати і виробничі ризики.

Потрібність розвитку механізмів ДПП і залучення позабюджетних джерел чимало у чому зумовлена масштабністю завдань розвитку дорожньо-транспортної системи держави, поряд з обмеженістю ресурсів країни на їх реалізацію.

З різноманітного інструментарію застосування ДПП проєктів у дорожньо-транспортній галузі більше поширені такі інституційні ДПП-альтернативи, що представляють специфічні варіанти розподілу повноважень поміж державним і приватним партнерами й можливостями використовувати різного роду системи стимулів.

Найпоширенішими моделями ДПП задля дорожньо-транспортного комплексу є:

- концесійні угоди;
- операторський (сервісний) державний контракт;
- контракт життєвого циклу;
- оренда з інвестиційними зобов'язаннями [24, с. 58].

На передпроектній стадії, коли права власності жорстко розподілені поміж країною й приватним інвестором укладається інвестиційний договір з визначенням прав на створені об'єкти й його різновиди: угода на здійснення капітальних вкладень у об'єкт, що належить на правах власності країні, де, передбачається, що інвестору окупуються вкладені інвестиції за рахунок експлуатації об'єкта. При будівництві автомобільних доріг використовується подібний різновид інвестиційного договору як операторський (сервісний) контракт. Мова іде про адміністративний договір поміж країною й бізнесом на реалізацію об'єкта (виконання робіт, управління об'єктами державної власності, надання послуг, постачання продуктів й матеріалів, здійснення технічного супроводу). Реалізація операторського контракту не передбачає передачу права власності приватному партнеру, витрати й ризики повністю несе країна.

У разі передачі країною приватному партнеру на певних умовах й за певну плату в тимчасове користування державного майна укладається орендний договір з інвестиційними зобов'язаннями. Умови договору регламентують повернення майна в власність країни опісля завершення строку оренди; бізнесу окупуються вкладення за рахунок експлуатації об'єкта, однак бізнес так само виплачує плату за користування об'єктом

(оренду) й несе проєктні ризики. Найбільш бажаною формою договору є лізинг, відповідно до якого за одержувачем залишається право викупу державного майна.

Найбільш поширеною цивільно-правовою конструкцією за кількістю транзакцій й обсягом залученого приватного капіталу при реалізації проєктів в сфері ДПП є концесійні угоди. Економічний інтерес концесії впливає із трьох базових принципів: концесіонер відповідає за будівництво й експлуатацію споруди й знає шляхи мінімізації загальних витрат на будівництво й утримання на довготривалий термін; капіталовкладення в спорудження ґрунтуються на економічних критеріях; процедура проєкту дозволяє здійснити фінансування швидше, ніж за правилами, що регламентує бюджет. Зазначені фактори розширюють свободу при складанні концесійної угоди [24, с. 59].

Контракт життєвого циклу (КЖЦ) чи Life Cycle Contract у деяких країнах називається DBFM (Design-Build-Finance-Maintain) й є однією з різновидів концесій, проте передбачає експлуатацію об'єктів на безкоштовній основі на відміну від моделі концесії, у основі якої застосовується принцип платності. В рамках цієї форми країна укладає контракт на проєктування, здійснення та експлуатацію об'єкта на термін життєвого циклу об'єкта і здійснює плату за проєкт рівними частками опісля введення об'єкта у експлуатацію при паралельному обслуговуванні об'єкта приватним партнером відповідно до умов договору. В сучасних умовах актуальною й перспективною моделлю задля створення державних об'єктів безкоштовної дорожньо-транспортної інфраструктури в Україні є модель КЖЦ-DBFO («проєктування-будівництво-фінансування-експлуатація») з залученням приватного фінансування. Контракти, розроблені за цією схемою задля дорожньо-транспортної галузі, є комплексними довгостроковими контрактами інвестиційного характеру, на підставі котрих приватний підрядник-інвестор проєктує й будує автомобільну дорогу чи інший інфраструктурний об'єкт за рахунок власних й (чи) залучених коштів, а потім

протягом тривалого періоду експлуатації керує об'єктом, забезпечуючи зміст й потрібний ремонт об'єкта при заданому у контракті рівні обслуговування [24, с. 59].

Таким чином, до базових джерел фінансування ДПП-проектів дорожньо-транспортного комплексу варто віднести: кошти бюджетів різних рівнів, кошти приватного сектору, ресурси фінансово-кредитних установ, кошти міжнародних фінансових інститутів й приватних інвесторів, кошти інституціональних інвесторів. Зауважимо, що з метою диверсифікації джерел фінансування автомагістралей, уряд поставив за мету створення умов задля отримання Україною фінансової безвідсоткової допомоги, що реалізується через такі механізми як Інфраструктурна допомога платіжного балансу (Balance-of-payments Assistance Facility), Європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку або Європейський соціальний фонд [20].

Кількість залучених джерел фінансування залежить від багатьох факторів. Наприклад, ремонт траси М-15 (Одеса-Рені) (це – магістраль міжнародного і стратегічного значення, котра з'єднує 5 портів, 9 районів Одеського регіону, є найкоротшою дорогою до Румунії, співпадає з міжнародним транспортним коридором «Чорноморське економічне співробітництво») оцінено у 1,1 млрд. грн. Фінансування здійснюється в відповідності до поділу траси на деякі ділянки. Найбільш складні ділянки фінансуються з п'яти джерел: Державного фонду регіонального розвитку, обласного бюджету, бюджету «Укравтодору», кредитних коштів і надходжень з Одеської митниці. Фінансування менш пошкоджених ділянок передбачало використання тільки двох джерел: обласного бюджету і Державного фонду регіонального розвитку [42].

Висока вартість капіталу на сучасному етапі розвитку України накладає певні обмеження на можливі фінансові схеми. Актуальними задля впровадження у практику представляються дві схеми фінансування комплексних довгострокових контрактів. Обидві схеми являють собою

варіанти ДПП зі залученням позабюджетних джерел фінансування задля реалізації інвестиційної частини проєкту.

Перша схема передбачає здійснення проєктування і будівництва транспортного об'єкта за рахунок бюджетних й позабюджетних джерел фінансування. На етапі проєктування й будівництва підрядник отримує оплату виконаних робіт у певному відношенні (від 50 % до 80 % вартості виконаних робіт), фінансуючи іншу частину своїх витрат за рахунок власних і кредитних коштів. Решта вартості інвестиційної частини проєкту, включаючи компенсацію вартості залученого приватного фінансування, виплачується підряднику протягом етапу експлуатації. Паралельно на етапі експлуатації підрядник одержує від державного замовника регулярні платежі за роботу по утриманню й періодичним ремонтам побудованого і обслуговуваного підрядником об'єкта.

Друга схема передбачає здійснення проєктування і будівництва повністю за рахунок позабюджетних джерел фінансування (власних й кредитних коштів підрядника). Роботи по проєктуванню й будівництву повністю фінансуються підрядником за рахунок його власних коштів й залученого фінансування (позик, кредитів, тощо). Оплату вартості інвестиційної частини проєкту, включаючи компенсацію вартості залученого приватного фінансування, замовник починає здійснювати з моменту введення об'єкта у експлуатацію. Оплата здійснюється регулярними платежами до завершення строку дії контракту. Паралельно на етапі експлуатації підрядник одержує від державного замовника регулярні платежі за роботу за базовим замовленням й періодичним ремонтам побудованого підрядником об'єкта [24, с. 60].

Дані схеми характеризуються різними рівнями ризику для потенційних підрядників й різними показниками очікуваної норми прибутковості, платоспроможності і інших показників ефективності. Виплата кредитних й власних коштів підрядника в другій схемі фінансування значно вище, у зв'язку з тривалістю періоду отримання відшкодування від замовника,

найбільш високою оцінкою ризиків банками і великим обсягом кредиту та найбільш високими вимогами до показників стійкості й платоспроможності проєкту.

У світовій практиці існує достатня кількість фінансових механізмів, за рахунок котрих здійснюється державно-приватне партнерство, вони різняться у залежності від джерел фінансування, основними з котрих є:

- 1) кошти бюджетів різних рівнів;
- 2) кошти державних підприємств й установ;
- 3) засоби вітчизняного приватного сектора економіки;
- 4) кошти громадських й некомерційних структур;
- 5) позикові ресурси фінансово-кредитних установ;
- 6) емісія цінних паперів спільних підприємств;
- 7) кошти іноземних державних і приватних інвесторів;
- 8) кошти фізичних осіб та інші (міжнародні фінансові організації).

Залежно від зазначених джерел проєктів державно-приватного партнерства визначаються схеми фінансування, переважна більшість з котрих є: бюджетна й кредитна.

У результаті формуються такі механізми фінансування:

- 1) кредитний (залучення кредитних коштів);
- 2) змішаний (залучення власних коштів двох чи більше партнерів);
- 3) змішаний (поєднання власних й позикових коштів) [21].

Механізми фінансування проєктів в сфері ДПП реалізуються через різноманітні способи фінансування, найпоширенішими з котрих є корпоративне фінансування, державне фінансування, проєктне фінансування. Загалом, ДПП включає широкий спектр договірних стосунків між державним й приватним сектором в сфері розвитку об'єктів інфраструктури. Незважаючи на те, що більша увага приділяється первинним угодам між державними органами й приватними структурами, ДПП фактично включає у себе договірні стосунки між багатьма різними гравцями й зацікавленими особами.

Вивчення досвіду зарубіжних країн в сфері фінансування проєктів ДПП, дало можливість виділити основні особливості подібного фінансування. У США вирішальну роль в ДПП відіграє країна, лідерство якої є найважливішим чинником для ДПП, як на стадії ухвалення проєкту, так й у процесі його виконання. Державний контроль виступає в формі регулювання плати за проїзд платними дорогами, норми повернення інвестицій, нагляду за управлінням і експлуатацією. Також важливу роль у ДПП США відіграють державні корпорації – підприємства, створювані урядом, а також органами влади штатів й муніципалітетів на комерційній чи некомерційній основі. Власником корпорацій є країна чи муніципальний орган влади. Питаннями формування й розвитку ДПП в США відають міністерства економіки, фінансів, оборони. Варто так само виділити інноваційні форми фінансування ДПП проєктів. Так, у США в цілях надання позик чи іншої кредитної допомоги задля реалізації транспортних проєктів муніципалітетів були створені державні інфраструктурні банки (ДІБ). ДІБ можуть видавати облігації, забезпечені капіталом банку й платежами з погашення позик з пулу місцевих позичальників, а не одного муніципалітету-позичальника, що сприяє зниженню ризику задля інвесторів. ДІБ так само пропонують позикові гарантії, що дозволяють приватним спонсорам позичати гроші за найбільш низькими процентними ставками, й гранти. Однак, ДІБ не можуть використовувати державні кошти, внесені у банки у якості грантів. Держава, за рахунок використання ДІБ, може обійти свої власні конституційні чи законодавчі ліміти боргу, особливо коли борг забезпечений тільки платою за користування об'єктами інфраструктури чи іншими доходами від зборів з користувачів, а не податками [24, с. 61].

У Канаді достатньо активно ДПП реалізується у першу чергу на регіональному рівні. Держава організує власну регулюючу діяльність в сфері партнерства з приватним бізнесом в трьох основних напрямках:

- 1) формує стратегію й принципи, на котрих діють стосунки бізнесу з суспільством у цілому і з публічною владою;

- 2) формує інституційне середовище задля розробки й реалізації партнерських проєктів;
- 3) безпосередньо займається організацією й управлінням державно-приватним партнерством, розробляє форми, методи й механізми.

Основною ознакою ДПП є участь в публічно-приватному коопераційному ланцюжку створення доданої вартості. За реалізацію проєктів державно-приватного партнерства відповідає Міністерство фінансів Канади, а також Центр державно-приватного партнерства.

У Німеччині оплату послуг поміж країною й приватним сектором здійснюють державні та місцеві органи влади (при концесії оплата послуг проводиться третьою стороною). Питаннями формування й реалізації ДПП-проєктів відають: на державному рівні – Федеральне міністерство фінансів, на регіональному рівні – Регіональне міністерство фінансів; на місцевому рівні – органи управління муніципалітетом. Застосовуються дві моделі фінансування: проєктне фінансування (без використання гарантії з боку громадського сектору) і форфейтинг (передбачає використання гарантій з боку громадського сектору) [24, с. 61].

Організацією і управлінням проєктів ДПП у Франції займається Центр розвитку ДПП, котрий є структурним підрозділом Міністерства фінансів. Основні форми ДПП: концесія, контрактний договір, договір оренди (лізинг). ДПП-проєкти переважно реалізуються в сфері транспортної інфраструктури. 95 % проєктів реалізується на місцевому рівні. Основні види фінансування ДПП-проєктів: державне фінансування, приватне фінансування.

Основною формою укладення ДПП-контрактів у Великій Британії є «приватна фінансова ініціатива», при якій приватна фірма отримує від країни у особі відомства, органу місцевого самоврядування або іншого державного інституту замовлення на надання відповідних послуг. При Мінфіні Великої Британії у цілях забезпечення поступального розвитку інфраструктурних проєктів і залучення додаткового фінансування був створений «Центр

фінансування інфраструктури». Пріоритетним способом фінансування ДПП-проектів є проектний спосіб.

Відзначимо, що переважне фінансування у таких країнах, як: Австрія, Данія, Австралія, Ізраїль, Фінляндія, Іспанія, Португалія, Бельгія, Греція, Південна Корея, Ірландія, Сінгапур отримують ДПП-проекти, пов'язані з будівництвом й реконструкцією автодоріг. На другому місці з значним відривом слідує галузі охорони здоров'я, освіти, водопостачання й каналізації.

У групі країн до якої відноситься й Україна (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, держави Балтії) переважне фінансуються ДПП-проекти задля розвитку транспортної інфраструктури: будівництво і реконструкція автодоріг, портів, залізниць, мостів і тунелів, легкого наземного метро й аеропортів.

За 25 років в світі було розроблено 1653 проекти державно-приватного партнерства в транспортній галузі, з котрих – 10,5 % проектів стосуються будівництва, реконструкції аеропортів, 7,7 % – залізничних доріг, 25,9 % – морських портів й найбільша частка 55,9 % проектів спрямовано на будівництво, реконструкцію, ремонт автомобільних доріг. Обсяги інвестицій державно-приватного партнерства у автодорожнє господарство за 1990-2018 роки складають 248356 млн. дол. США, з котрих: 67,4 % припадає на концесії, 1,5 % – на продаж активів й 31,1 % – проекти «з нуля» [20].

Україна характеризується незначним досвідом реалізації проектів ДПП у дорожньо-транспортному комплексі. Прикладом таких проектів є будівництво автомобільної дороги «Львів-Краковець», «Львів – Броди» на засадах концесійних угод, що повноцінно не реалізовано. В стратегічних планах уряду до 2025 р. є наступні дорожні концесійні проекти: перша черга Великої кільцевої автодороги навколо м. Києва (1839,3 млрд. євро за 74,6 км); реалізація проектів за напрямом «Одеса – Рені» (0,7 млрд. євро за 81 км), що є складовою проекту Чорноморської окружної автомагістралі й

потужним поштовхом задля розвитку депресивних районів Придунайського регіону[20].

Таким чином, досвід зарубіжних країн в фінансуванні проєктів державно-приватного партнерства задля використання в Україні, з урахуванням обмеженості фінансових ресурсів країни, має стати одним зі факторів збільшення економіки держави й розвитку її інфраструктурних секторів. Переваги партнерства країни й приватного бізнесу підтверджуються практикою його використання в зарубіжних країнах. Зокрема, ДПП дозволяє залучати фінансові ресурси приватного сектора у діяльності дорожньо-транспортного комплексу, котрий перебуває в зоні відповідальності країни, використовувати досвід приватних структур задля підвищення ефективності управління розвитком дорожньо-транспортного комплексу України.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

На підставі проведеного дослідження теоретико-методологічних і практичних аспектів формування видатків на дорожньо-транспортний комплекс можна зробити наступні висновки і пропозиції:

1. Дорожньо-транспортний комплекс – це сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв й механізмів, засобів управління і зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, що функціонує як складна система економічних ринкових, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних й правових стосунків, основною метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства і населення у перевезеннях вантажів й пасажирів.

2. Фінансове забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу відбувається в таких формах: бюджетне фінансування, кредитування, самофінансування, інвестування і співфінансування (альтернативні методи фінансування: державно-приватне партнерство, благодійність і інші). Основною формою фінансового забезпечення дорожньо-транспортного комплексу є бюджетне фінансування. У Державному бюджеті України щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом й утриманням автомобільних доріг загального користування. Задля цих цілей в складі спеціального фонду Державного бюджету України створюється державний дорожній фонд. Водночас потрібним є пошук додаткових джерел наповнення Дорожнього фонду України й територіальних дорожніх фондів і цільове й результативне використання їх фінансових ресурсів. Оптимальний розподіл фінансових ресурсів між державним й місцевими рівнями на першому етапі проведення фінансової децентралізації буде доцільним в розмірі 60 й 40 % відповідно. Альтернативою дефіцитному фінансуванню (кредитуванню) може стати державно-приватне партнерство, яке має безліч моделей фінансування проєктів. Формування моделі співпраці бізнесу й

країни в дорожньому господарстві України, з максимальним соціальним ефектом задля користувача доріг, дозволить вирішити проблему дефіциту коштів.

3. Зважаючи на визнання транспорту пріоритетною сферою діяльності, вона повинна підтримуватися країною, фінансуватися й розвиватися, аби відповідати міжнародним стандартам на відповідному рівні. У Зведеному, Державному і місцевих бюджетах України щорічно передбачаються видатки на транспортний сектор, й зокрема на дорожнє господарство держави. Проведений аналіз видатків на дорожнє господарство України, що у 2017-2019 рр. більшість (приблизно 97,84%) видатків державного бюджету на транспортний сектор були спрямовані на підтримку дорожнього господарства (експлуатація і технічне обслуговування доріг). На місцевому рівні, на дорожню галузь припадає приблизно 77,94% від загального обсягу місцевого фінансування транспортного сектора. Задля підвищення ефективності дорожньо-транспортного комплексу потрібна програма комплексного його оновлення і модернізації, котра повинна передбачати комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення і створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних і небюджетних джерел інвестування. Призначення такої стратегії полягає в визначенні ключових проблем, цілей, принципів і пріоритетів розвитку дорожньо-транспортного комплексу України з точки зору національних потреб і інтересів. Реалізація транспортної стратегії сприятиме суттєвому підвищенню ефективності транспортної системи у цілому, й зокрема дорожнього господарства.

4. Критичний стан автомобільних доріг став наслідком недостатнього фінансування і скасування цільових джерел фінансування дорожньої галузі. Негативно на стан доріг впливає не тільки недостатній обсяг фінансування дорожнього господарства з державного і місцевих бюджетів, а та високий рівень його волатильності. Проведена оцінка волатильності частки видатків на дорожнє господарство в видатковій частині бюджету свідчить про

наявність коливань від 3,00 % до 5,60 % в довгостроковому періоді і утвердження тенденції до зростання в середньостроковому періоді на рівні близько 1% щорічно. Задля зменшення рівня волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства в Україні рекомендуємо на період реалізації Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2018-2022 роки і регіональних програм визначити мінімальний рівень фінансового забезпечення галузі за рахунок бюджетних коштів на рівні 8,00 %. Інституційним забезпеченням виконання рекомендованого мінімального рівня фінансового забезпечення дорожнього господарства повинно стати внесення змін до ст. 2-3 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 р. № 1562-ХІІ.

5. Дорожньо-транспортний комплекс України має високий потенціал в розвитку, оскільки держава розташована на перетині шляхів сполучення поміж західними європейськими і східними азіатськими державами, має розгалужену сітку транспортних шляхів й розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту. Однак, на оцей час розвиток інфраструктури, а так само загального економічного і технічного стану дорожньо-транспортної галузі нашої держави знаходиться ще на досить низькому рівні. Внаслідок недосконалості нормативно-правової бази, недостатніх інвестицій до транспортно-дорожнього комплексу зростає зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не дотримується належна безпека руху, збільшується негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище і здоров'я людини. Перспективи інтеграції нашої держави в міжнародне економічне світове товариство і посилення транзитних взаємовідносин країни вимагають модернізації і удосконалення усього українського дорожньо-транспортного комплексу. Для реалізації даної мети потрібно виконати наступні рішення, що забезпечать приєднання транспортної галузі України до міжнародних: удосконалення і прозорість нормативно-правового регулювання в сфері розвитку і безпеки транспорту;

удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг; розвиток ефективної транспортної логістики; розвиток, модернізація і удосконалення усіх видів транспорту і дорожнього комплексу держави; запровадження дієвих систем управління безпекою дорожнього руху, безпекою при перевезенні різними видами транспорту і екологічною безпекою; контроль і регулювання за дотриманням нормативно-правової бази і фінансуванням тощо. Інтеграція України до міжнародних транспортних систем дасть змогу підвищити економічний, технічний, інвестиційний і експлуатаційний стан дорожньо-транспортної галузі. А це пряий напрям до співробітництва з іншими країнами і входження до міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу.

б. Дорожньо-транспортна інфраструктура є сферою відповідальності країни й країна зацікавлена у її розвитку, відповідальність за розвиток інфраструктури дорожньо-транспортного комплексу у державі, пов'язану з високими витратами, традиційно несуть органи державного й місцевого управління. Однак, реалізація всього комплексу завдань по розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури не може й не повинна цілком лежати на плечах країни. Перспективним механізмом залучення недержавних коштів є державно-приватне партнерство, яке стало одним з головних інструментаріїв державної інвестиційної політики в всьому світі. Досвід зарубіжних країн в фінансуванні проєктів державно-приватного партнерства задля використання у Україні, з урахуванням обмеженості фінансових ресурсів країни, має стати одним зі факторів збільшення економіки держави й розвитку її інфраструктурних секторів. Переваги партнерства країни й приватного бізнесу підтверджуються практикою його використання в зарубіжних країнах. Зокрема, державно-приватне партнерство дозволяє залучати фінансові ресурси приватного сектора у діяльності дорожньо-транспортного комплексу, котрий перебуває в зоні відповідальності країни, використовувати досвід приватних структур задля підвищення ефективності управління розвитком дорожньо-транспортного комплексу України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бабич Т. С., Жибер Т.В., Федосова В.М. Макрофінансове бюджетування : навч. посіб. К. : КНЕУ, 2011. 311 с.
2. Базилюк А.В. Економічні наслідки дефіцитного фінансування і можливості його використання задля подолання економічних криз. Вісник НТУ. 2013. № 28. С. 21-28.
3. Базилюк А.В. Фінанси. К.: Кондор-Видавництво, 2014. 348 с.
4. Базилюк А.В. Фінансове і обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу : монографія. Київ : Кондор, 2016. 237 с.
5. Базилюк А.В., Жулин О.В. Впровадження і розвиток автодорожніх концесій у Україні: монографія. К.: Центр учбової літератури, 2013. 218 с.
6. Безуглий А.О. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності розподілу фінансових ресурсів у дорожньому господарстві : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.00.04. Київ, 2015. 20 с.
7. Бойко С. В., Гошовська В.В. Волатильність бюджетного фінансування дорожнього господарства у Україні. Електронне наукове фахове видання з економічних наук «Modern Economics», 2019. №14. С. 26-32
8. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія. К. : НТУ, 2014. 336 с.
9. Бюджетна система. Вишкіл студії: навч. посіб. / С. І. Юрій і ін.; МОН України, Терноп. нац. екон. ун-т. Т.: ТНЕУ, 2010. 423 с.
10. Василик О.Д., Павлюк Н.В. Державні фінанси України : підручник. К. : НІОС, 2011. 286 с.
11. Вороновий О. Н. Транспорт. URL: <http://www.voronova-on.ru/transport/index.html> (дата звернення 10.03.2020).
12. Горобінська І.В., Медведева С.С. Забезпечення розвитку транспортно-дорожнього комплексу Україні шляхом будівництва цементобетонних

- доріг. Вісник Національного транспортного університету. 2011. № 24(1). С. 61-64.
- 13.Гошовська В. В., Бойко Н. В. Волатильність бюджетного фінансування дорожнього господарства у Україні. *Modern Economics*. 2019. №14. С. 26-32
- 14.Грищенко С. Підготовка і реалізація проєктів публічно-приватного партнерства: практичний посібник задля органів місцевої влади і бізнесу. К.: ФОП Москаленко О.М., 2011. 140 с.
- 15.Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України. Проблеми й перспективи розвитку національної економіки у умовах євроінтеграції і світової фінансово-економічної кризи. Чернівці / МФУ, БДФА і ін. гол. ред. В.В. Прядко. Чернівці, 2019. С.238-239.
- 16.Давыденко И. Г. Структурно-функциональный анализ транспортно-логистического комплекса региона сервисного типа (на примере Ростовской области) URL: <http://be5.biz/ekonomika1/r2012/1789.htm> (дата звернення 10.03.2020).
- 17.Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки : постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 р. № 382. Дата оновлення 01.02.2020 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/>(дата звернення 10.03.2020).
- 18.Жулин О.В. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства у умовах децентралізації. Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: у 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». К. : НТУ, 2014. Вип. 30. С.57-65
- 19.Затоначька Т. Г., Возненко А. А. Трансформація механізму державного фінансування транспортної інфраструктури України. Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка. 2017. Т. 22, Вип. 2. С. 43-47.

- 20.Звіт про науково-дослідну роботу «Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямків економічної політики України 2014-2016 роки» відділу виробничої інфраструктури. Інститут економіки і прогнозування НАН України. URL: <http://ief.org.ua/wpcontent/> (дата звернення: 22.09.2020).
- 21.Ильченко С. В. Современные концепции функционирования автодорожной инфраструктуры у контексте развития транспортного комплекса Украины. Наука та економіка. 2017. № 2 (26). С. 207–213.
- 22.Кислюк А П. Волатильність податкових надходжень за умов макроекономічної нестабільності : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.08. Краматорськ, 2017. 20 с.
- 23.Козак Л.С., Левіщенко О.С. Ідентифікація сучасних проблем розвитку підприємств дорожньо-транспортного комплексу України. Вісник Національного транспортного університету. 2012. № 26(1). С. 378-383.
- 24.Коломицева О, Іоненко К. Форми фінансової взаємодії країни й бізнесу у інфраструктурних проектах. Збірник наукових праць ЧДТУ. 2017. Вип. 44. Ч. I. С. 57-64
- 25.Концева В. В., Печончик Т. І. Фінансування потреб дорожньої галузі України: сучасний стан і шляхи вирішення проблем. Вісник Національного транспортного університету. 2013. № 28. С. 227-232.
- 26.Концепції створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів у Україні, затв. Постановою КМУ від 04.08.1997 р. № 821. Дата оновлення 25.08.2004 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/> (дата звернення: 22.09.2020).
- 27.Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 р.: затв. наказом Міністерства інфраструктури України від 02.07.2001 р. № 399. Дата оновлення 02.07.2001 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/> (дата звернення 10.03.2020).
- 28.Кудрицька Н. В. Прогнозування розвитку транспортно-дорожнього комплексу України за допомогою нейронних мереж. Економіко-

математичне моделювання соціально-економічних систем. 2014. Вип. 19. С. 198-207.

29. Кудрицька Н.В. Теоретико-методологічні аспекти дослідження транспортно-дорожнього комплексу регіону України. URL: http://www.nbuu.gov.ua/portal/natural/Vdnuzht/2009_29/910kudr.pdf (дата звернення 10.03.2020).
30. Методичні вказівки з інспектування банків «Система оцінки ризиків», затв. Постановою Правління НБУ від 15.03.2004 р. № 104. Дата оновлення 15.03.2004 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/> (дата звернення: 22.09.2020).
31. Михайличенко К. М. Інновації як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України. Вісник економіки транспорту й промисловості. 2013. Вип. 44. С. 64-70.
32. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р., затв. Розпорядженням КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р. Дата оновлення 30.05.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/> (дата звернення 22.09..2020).
33. Никифорок О. І., Чмирьова Л. Ю. Зміна моделі фінансування дорожньої інфраструктури у Україні. Економіка й прогнозування. 2014. № 4. С. 38-56.
34. Опарін В. М. Фінанси : навч. посібн. 2-ге вид., доп. й перероб. К. : КНЕУ, 2011. 240 с.
35. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України URL: <http://mtu.gov.ua> (дата звернення 10.03.2020).
36. Офіційний сайт Державної казначейської служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/> (дата звернення 10.03.2020).
37. Офіційний сайт Державної служби статистики України URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 10.03.2020).
38. Пащенко Ю.Є., Никифорок О.І. Транспортно-дорожній комплекс України у процесах міжнародної інтеграції. Ніжин. Видавництво «Аспект-Поліграф». 2008. 190 с.

- 39.Петрук В. А. Ігнацевич О. В. Економічні проблеми і ефективність стратегії розвитку транспортних перевезень. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Chem_Biol/Vnuvgrp/ekon/2009_3_2/v47ek073.pdf (дата звернення 10.03.2020).
- 40.Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18.09.1991 р. № 1562-ХІІ. Дата оновлення 02.07.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/> (дата звернення: 22.09.2020).
- 41.Про ухвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. Дата оновлення 30.05.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/>(дата звернення 10.03.2020).
- 42.Ремонт дороги Одеса-Рені URL:<https://hromadske.ua/posts/remont-dorohy-odesa-reni-peretvoryvsia-na-politychnyi-proekt/> (дата звернення: 22.09.2020).
- 43.Романенко О. Р. Фінанси : підручник. К. : Центр навчальної літератури, 2006. 312 с.
- 44.Садловська І. Пріоритети реформування і модернізації транспортної інфраструктури й дорожнього комплексу у Україні Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка й управління. 2014. Вип. 30. С. 21-31.
- 45.Свот-аналіз реалізації проектів ДПП у інфраструктурі у Україні. Основні фактори. Міністерство інфраструктури України. URL:<http://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 22.09.2020).
- 46.Сидоренко І. Наукові підходи до ідентифікації поняття «транспортно-дорожній комплекс» в сучасній системі регіонального розвитку. Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка й управління». 2012. Вип. 21-22, Ч. 1. С. 37-43.
- 47.Собкевич О. В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу у Україні : аналіт. доп. К. : НІСД, 2013. 48 с.
- 48.Стойко О. Я., Дема Д.І. Фінанси : навч. посіб. К. : Алерта, 2014. 431 с.

49. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік й фінанси АПК: бухгалтерський портал. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>. (дата звернення: 22.09.2020)
50. Теорія фінансів: Підручник . Юхименко П. І. і ін. К.: Центр учбової літератури, 2010. 576 с.
51. Федосов В.М., Юрій С.І. Бюджетна система : підручник. Київ : Центр учбової літератури; Тернопіль : Економ. думка. 2012. 871 с.
52. Фінанси : навч. посіб. / А. С. Крутова і ін. Х. : Лідер, 2013. 559 с.
53. Фінанси : навч. посіб. задля студ. ВНЗ / О. П. Чучко і ін.; Макіїв. екон.-гуманіт. ін-т. Донецьк : 2011. 419 с.
54. Фінанси: курс задля фінансистів: Навч. посіб. / За ред. В.І. Оспіщева. К.: Знання, 2008. 567 с.
55. Чала Н.Д., Лазоренко Л.В. Бюджетна система: навч. посіб. К.: Знання, 2010. 223 с.
56. Черніхова О.С. Проблеми і перспективи розвитку транспортної галузі України. Матеріали двадцятої всеукраїнської практично-пізнавальної інтернет-конференції «Наукова думка сучасності й майбутнього». Кременчук. 2018. С. 66-68
57. Чернявська Т.А. Роль фінансів в інноваційному розвитку транспортно-дорожнього комплексу. ДЕДУТ. 2012. Вип. 21-22. С. 141-146.
58. Шапочка М. К., Рибіна О.І. Проблеми і напрями реструктуризації залізничної інфраструктури. Вісник Хмельницького національного університету. 2010. № 2 Т.2. С. 44-48.
59. Шинкаренко Д.А. Особливості транспортного комплексу великого м.. Вісник Харківського національного університету. 2013. № 1084. С. 196-201.
60. Юрій С.І., Федосов В.М. Фінанси: підручник. К.: Знання, 2008. 611 с.

ДОДАТКИ

Додаток А

Структура єдиної транспортної системи України



Додаток Б

Перелік державних програм розвитку транспортного сектору України

№	Назва програми	Потрібні інвестиції, млн. євро
1	Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки	5400
2	Державна програма відновлення рухомого складу на 2021 р.	3500
3	Державна програма розвитку аеропортів до 2023 р.	300
4	Державна програма розвитку внутрішніх водних шляхів (Дніпро)	27
5	Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки	17000
6	Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р.	900
7	Державна цільова програма розвитку національної пріоритеної транспортної мережі 2016 -2026 роки	3335
8	Розвиток логістичних центрів (2012 р.)	2500
9	Міська мобільність	13000
	Загальна сума	45962