

О. М. Парубець,

к. е. н., доцент, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування,
Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів

Д. О. Сугоняко,

к. е. н., доцент, доцент кафедри публічного управління та менеджменту організацій,
Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів

ОБГРУНТУВАННЯ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

O. Parubets,

Ph.D., assistant professor of the Department of Finance, Banking and Insurance,
Chernihiv National University of Technology, Chernihiv

D. Sugonyako,

Ph.D., assistant professor of the Department of Public Management and Management of Organizations,
Chernihiv National University of Technology, Chernihiv

FUNDING SOURCES RATIONALE FOR UKRAINE TRANSPORT SECTOR

У статті проведено дослідження зовнішніх і внутрішніх джерел фінансування підприємств транспортного сектору України, визначено основні проблеми та запропоновано напрями їх вирішення. Значну увагу приділено питанням вдосконалення системи державної фінансової підтримки розвитку транспортного сектору та розширення спектру міжсекторальних зв'язків, що призведе до підвищення його конкурентоспроможності та прискорення входження до європейського транспортно-економічного простору.

External and internal sources of the Ukraine transport sector financing studied in the paper, the main problem areas and propose their solution. Much attention is paid to improving the system of state support of the transport sector and expand the range of intersectoral linkages that will increase competitiveness and accelerate entry into the European Transport Economic Area.

Ключові слова: фінансування, інвестиції, кредит, чистий прибуток, власний капітал, транспортний сектор.

Key words: finance, investment, loan, net income, net worth, the transport sector.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Транспортний сектор відіграє значну роль у стабілізації національної економіки України, оскільки є тісно взаємопов'язаним з усіма видами економічної діяльності, виконуючи водночас важливу соціальну, культурну, оборонну функції. Як важлива складова національної економіки, такий сектор є сукупністю суб'єктів транспортної діяльності, що пов'язані між собою схожими цілями, функціями та завданнями у сфері надання якісних і безпечних транспортних та пов'язаних з ними послуг. Сучасний стан транспортного сектору України стримує процеси інтеграції до загальноєвропейської транспортної системи і єдиного ринку транспортних послуг Європейського Союзу.

Асоціація України з ЄС потребує перш за все проведення кардинальних змін у діяльності національного транспортного сектору, на що потрібен тривалий час і значна сума коштів. За оцінками Єврокомісії на проведення реформ у сфері автомобільного транспорту необхідно від 3 до 5 років, залізничного — 8—10 років, дорожньої галузі — 3—6 років [1].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблеми, джерела формування та напрями використання фінансово-інвестиційних ресурсів у розрізі окремих видів транспорту та транспортної системи в цілому в своїх працях досліджували Н.І. Богомолова,

Таблиця 1. Зовнішні джерела фінансування підприємств транспортного сектору України

Джерела фінансування	Роки			
	2012	2013	2014	2015
Кошти Державного бюджету, млн грн.	12847,9	14202,6	14428,9	23104,2
Капітальні інвестиції, млн грн.	32422,4	18621,8	15368,2	18599,8
Поточні фінансові інвестиції, млн грн.	3042,8	2578,1	2511,8	3526,6
Короткострокові кредити банків, млн грн.	12663,2	11134,8	10491,8	11256,5

Джерело: складено авторами на основі [2].

В.М. Гурнак, Г.Д. Ейтутіс, В.В. Жихарєва, В.П. Ільчук, О.В. Коба, М.І. Котлубай, О.М. Котлубай, О.І. Никифорок, І.П. Садловська, Є.М. Сич та багато інших.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження зовнішніх і внутрішніх джерел фінансування транспортного сектору та розробка заходів, спрямованих на вдосконалення системи державної фінансової підтримки, розширення спектру міжсекторальних зв'язків, що призведе до підвищення його конкурентоспроможності та прискорення входження до європейського транспортно-економічного простору.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Нормативно-законодавчою базою визначення джерел і обсягів фінансування транспортного сектору враховуючи особливості функціонування різних видів транспорту виступають Повітряний Кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Закони України "Про транспорт", "Про автомобільний транспорт", "Про залізничний транспорт", "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування", "Про морські порти". Розпорядження Кабінету Міністрів "Про

схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року", "Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року". У розроблених стратегіях розвитку різних видів транспорту зазначена можливість залучення приватних інвестицій та розширення державно-приватного партнерства. На заваді практичної реалізації зазначених заходів постають проблеми недостатнього інформаційного забезпечення розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності на транспорті.

Джерела фінансування транспорту поділяються на внутрішні та зовнішні, а також власні, позикові та залучені. Спочатку розглянемо зовнішні джерела фінансування транспортного сектору основними серед яких є кошти державного та місцевих бюджетів, міжнародних фінансових організацій, інвесторів, кредитні ресурси (табл. 1).

Значна сума коштів на проведення реформ транспортного сектору виділяється в межах Державних цільових програм (табл. 2).

Ступінь зношення основних засобів підприємств за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" за підсумками 2015 р. становив 51,7 %. При цьому рівень зазначеного показника на наземному транспорті скла-

Таблиця 2. Фінансове забезпечення реалізації Державних програм розвитку окремих видів транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури

Назва програми	Термін реалізації	Обсяг коштів та джерела їх фінансування	Мета та основні завдання реалізації програми
Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки	1-2 етапи: 2010-2015 рр.	9329,95 млн грн., у тому числі кошти Державного бюджету в сумі 4094,9 млн грн., місцевих бюджетів – 3953,6 млн грн., інших джерел – 1281,45 млн грн.	Створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг
	3 етап 2016-2019 рр.	обсяг коштів визначатиметься під час затвердження відповідних завдань і заходів	
Державна Цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року	2013-2023 рр.	8697,3 млн грн., з них державні кошти, в тому числі кошти, що залучаються під державні гарантії – 5319,38 млн грн.; кошти місцевих бюджетів – 563,54 млн грн.; власні кошти підприємств – 1467,08 млн грн; кошти інвесторів – 1347,3 млн грн.	Задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном
Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки	2013-2018 рр.	214034,17 млн грн. з них кошти державного бюджету – 133582,03; міжнародних фінансових організацій – 18092,34, кредитні коштів – 42359,8; коштів інвесторів – 20000 млн грн.	Забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування, будівництва та реконструкції 1,5 тис. кілометрів автомобільних доріг, проведення ремонту понад 24 тис. кілометрів автомобільних доріг

Джерело: складено авторами на основі [3–5].

Таблиця 3. Діючі проекти технічної, фінансової допомоги реформування і розвитку транспортного сектору України по лінії міжнародних фінансових організацій

Назва проекту	Термін реалізації	Загальна вартість	Основна мета
Проект технічної допомоги Європейського Союзу «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії»	2016-2018 рр.	3740 тис. євро	Гармонізація законодавства України та ЄС в транспортній галузі відповідно до Угоди про асоціацію
Проект Twinning «Підтримка Міністерства інфраструктури у запровадженні умов для застосування європейської моделі ринку послуг залізничного транспорту в Україні»	2016- 2018 рр.	1,6 млн євро	Підвищення ефективності державного управління в умовах реформування залізничного транспорту і розвитку конкуренції відповідно до положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС
Проект Twinning «Гармонізація законодавства України в галузі льотної придатності повітряних суден авіації загального призначення та в галузі сертифікації аеропортів/аеродромів України з відповідними нормами та стандартами ЄС та їх впровадження»	16 липня 2016 року – 17 квітня 2018 року	1700 тис. євро	Підтримка розвитку цивільної авіації України та інтеграції до європейської системи, шляхом гармонізації авіаційних правил України з відповідними актами ЄС
Проект «Міський громадський транспорт України»	22 роки, з пільговим кредитуванням 5 років	200 млн євро під державні гарантії по лінії Європейського інвестиційного банку, які будуть виділені впродовж 5 років: 2017 р. – 20,4 млн євро; 2018 р. - 51 млн євро; 2019 р. – 49,6 млн євро; 2020 р. - 50 млн євро; 2021 р. – 29 млн євро	Забезпечення стабільного функціонування і подальшого розвитку міського громадського транспорту в містах України

Джерело: складено авторами на основі [6].

дав 49,9 %, водному — 44,6 %, авіаційному — 60,5 %, у сфері складського господарства та допоміжної діяльності на транспорті 56,5 %. Без вкладання інвестицій в оновлення основних засобів транспорту, особливо їх рухомого складу, неможливо досягти конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг та задовольнити вимоги споживачів у якості, асортименті, безпеці, екологічності таких послуг. Значний обсяг інвестицій у розвиток транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності України в 2015 р. вклали Кіпр — 473,5 млн дол. США; Велика Британія — 144,6; Німеччина — 96,9; Нідерланди — 90,4 млн дол. США [2]. Обсяг приватних інвестицій, що вкладаються в основні засоби та інфраструктурні проекти у транспортному секторі, є досить незначним з причини тривалого терміну їх окупності, високого ступеня фінансового ризику, відсутності стимулів для залучення інвестицій, особливо в об'єкти, які не підлягають приватизації. Виходячи з цього, більшість перевізників вкладають у підтримку сектору вантажних і, особливо, пасажирських перевезень власні кошти, розмір яких є недостатнім для вирішення наявних проблем. Оновлення рухомого складу транспорту здійснюється також за рахунок кредитів, що надаються національними банками та лізин-

говими компаніями, а також міжнародними фінансовими організаціями.

Імплементация Угоди про асоціацію між Україною і ЄС передбачає приведення діяльності національного транспорту у відповідність до стандартів і вимог європейського законодавства. Джерела та обсяги технічної і фінансової допомоги на проведення реформ у сфері транспортного сектору України по лінії міжнародних фінансових організацій наведені в таблиці 3.

Для розширення доступу підприємств транспортно-го сектору до кредитів, що надаються по лінії міжнародних фінансових організацій, необхідно мати перш за все достатній рівень ділової репутації і конкурентоспроможності, гарантії органів державної влади, розроблені інвестиційні та інноваційні проекти, що відповідають критеріям, зазначеним у конкурсному відборі та які б зацікавили закордонних інвесторів та кредиторів. Зазначені умови стосуються і розширення можливостей отримання грантових коштів у межах ресурсів Інвестиційного фонду сусідства.

Наступним зовнішнім джерелом фінансування транспортного сектору є лізинг. Вартість договорів фінансового лізингу на транспорті за підсумками 2015 р.

Таблиця 4. Показники використання фінансового лізингу на транспорті

Показники	Роки			
	2012	2013	2014	2015
Вартість договорів фінансового лізингу, млн грн.	24128,4	48158,6	36642,1	8252,8
Частка транспорту в загальному обсязі лізингових операцій, %	58,0	72,0	63,0	31,0
Вартість договорів фінансового лізингу за обладнанням, млн грн.	24425,2	50469,4	42362,5	14713,6

Джерело: складено авторами на основі [7].

Таблиця 5. Внутрішні джерела фінансування підприємств транспортного сектору України

Джерела фінансування	Роки			
	2012	2013	2014	2015
Власний капітал, млн грн. У тому числі	171168,7	176972,9	149029,0	722493,6
Зареєстрований статутний капітал	61545,6	68060,9	67478,1	286331,7
Додатковий капітал, млн грн.	98597,1	108965,4	108716,4	514746,9
Резервний капітал, млн грн.	1002,7	1088,0	1476,0	1289,3
Нерозподілений прибуток (збиток), млн грн.	11954,1	1512,2	-20634,7	-73825,2
Доходи майбутніх періодів та відстрочені комісійні доходи від перестраховиків, млн грн.	3529,5	3017,6	3590,8	4034,1
Чистий дохід від реалізації продукції, млн грн.	205762,9	199786,5	197786,8	288740,9
Чистий прибуток (збиток), млн грн.	3080,9	-1364,9	-22561,1	-18092,0

Джерело: складено авторами на основі [2].

становила 8252,8 млн грн. і зменшилась на 28389,3 млн грн. або 77,5 % у порівнянні з 2014 р. (табл. 4).

Значну роль у стабілізації фінансово-економічного становища транспортного сектору відіграють внутрішні джерела фінансування структура і обсяг яких наведені в таблиці 5.

Суттєве зростання розміру власного капіталу у 2015 р. на 573464,6 млн грн. або у 4,8 рази в порівнянні з 2014 р. в основному пояснюється його збільшенням на підприємствах трубопровідного транспорту на 294327,8 млн грн. (у 13,5 разів) та допоміжної діяльності у сфері транспорту на 304425,2 млн грн. (у 4,4 рази) в порівнянні з попереднім роком.

Основним джерелом фінансування інвестиційно-інноваційного розвитку підприємств транспортного сектору є чистий прибуток. Однак, як видно з даних, наведених у таблиці 5, за останні три роки діяльність підприємств транспортного сектору є збитковою. Протягом років зазначеного періоду прибутковою була діяльність вантажного залізничного і річкового транспорту, а також пасажирського морського транспорту.

На основі проведеного аналізу можна зробити висновки, що в умовах політики "виживання" транспорт-

ний сектор потребує вдосконалення державної фінансової підтримки шляхом створення умов для здешивлення кредитних ресурсів, розробки програм мікрофінансування представників малого бізнесу на транспорті, які планують розширення спектра транспортних і пов'язаних з ними послуг, вихід на нові сегменти ринку транспортних послуг, та формування відповідних державних фондів сприяння їхнього фінансування, надання різноманітних преференцій підприємствам транспорту, що впроваджують сучасні технології, розвитку вторинного ринку лізингу транспортних засобів, відновлення системи державних замовлень на продукцію транспортного машинобудування та здійснення відповідного правового регулювання зазначених заходів.

Сучасний стан економіки України та дефіцит коштів державного бюджету не дозволяють здійснювати масштабну фінансову державну підтримку модернізації і розвитку транспортного сектору. Враховуючи те, що переважна більшість підприємств транспорту відноситься до середнього і малого бізнесу особливої уваги потребує визначення можливостей збільшення внутрішніх джерел фінансування їх діяльності (табл. 6).

Таблиця 6. Запропоновані внутрішні джерела фінансування діяльності підприємств транспортного сектору

Джерела фінансування	Сфера їх застосування
Колективне фінансування проектів завдяки застосуванню краудфандингу на відшкодувальній або безвідшкодувальній основі	Проекти оновлення рухомого складу, призначеного для здійснення соціально значущих пасажирських перевезень, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, просування сайтів підприємств транспорту, проведення рекламних кампаній, організації заходів щодо зниження забруднення навколишнього середовища транспортом, зменшення рівня його шуму тощо
Створення інститутів спільного інвестування	Реалізація інноваційних проектів завдяки формуванню і функціонуванню пайових інвестиційних венчурних фондів, які можуть надавати позики підприємствам транспортного сектору, що внесли не менше 10 % свого статутного капіталу в такі фонди. Підприємства транспорту учасники таких фондів отримують податкові пільги на відміну від самостійного вкладання коштів у інноваційні проекти, інвестиції здійснюються шляхом придбання інвестиційних сертифікатів, які використовуються на реалізацію конкретних інноваційних проектів
Формування єдиного амортизаційного фонду підприємствами транспорту за умови їх входження до складу мережних структур	Вирішення проблем оновлення рухомого складу транспорту за рахунок створення єдиних амортизаційних фондів учасниками мережних структур, коштів яких вистачить на проведення ремонту, модернізації, купівлі нових транспортних засобів тих партнерів, які мають застарілий їх парк
Фінансування інноваційних проектів на конкурсних засадах	Конкурсний відбір суб'єктів господарювання, приватних осіб, зацікавлених у підвищенні якості транспортних послуг та зменшенні транспортної складової у вартості товарів, робіт, послуг і готових вкладати на взаємовигідних умовах кошти в реалізацію інноваційних проектів розвитку транспорту та транспортної інфраструктури
Активізація участі в операціях на фондовому ринку	Випуск в обіг підприємствами транспортного сектору власних цінних паперів з метою залучення приватних інвесторів до реалізації інвестиційних проектів розвитку транспорту та транспортної інфраструктури, формування диверсифікованого портфелю цінних паперів

Джерело: складено авторами на основі [8; 9].

ВИСНОВКИ ТА ПОДАЛЬШІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Підвищення конкурентоспроможності національного транспортного сектору залежить від дієвості напрямів державної фінансової політики і затверджених стратегій його розвитку. Збільшення зовнішніх джерел фінансування транспортного сектору потребує розвитку державного-приватного партнерства, концесій, лізингу, мікрокредування. Дефіцит бюджетних коштів, нерозвиненість транспортного бізнес-сектору, низький рівень конкуренції між різними видами транспорту, спрямованість на вирішення власних, а не загальнодержавних проблем, велика кількість і розрізненість інтересів суб'єктів транспортної діяльності постають основними бар'єрами на шляху поєднання державних і приватних інтересів. За таких умов підприємства транспортного сектору повинні шукати можливості збільшення внутрішніх джерел фінансування удосконалюючи існуючі і впроваджуючи нові підходи засновані на розвитку співробітництва із суб'єктами інших видів економічної діяльності, а також приватними особами, зацікавленими в підвищенні якості транспортних послуг та зменшенні транспортної складової у вартості товарів, робіт, послуг.

Поєднання зазначених підходів до фінансування дасть змогу збільшити обсяги експорту транспортних послуг, покращити інвестиційний клімат у транспортному секторі, посилити показники його конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортних послуг та увійти до європейського транспортно-економічного простору.

Література:

1. Всеукраїнська транспортна газета "Магістраль" Міністр інфраструктури України Володимир Козак: "Євроінтеграційний рух України продовжуватиметься" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.magistral/uz.com.ua/articles/ministr/infras/trukturi/ukraini/volodimir/kozak/evrointegracijnij/ruh/ukraini/prodovzhuvatimetsja.html>

2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

3. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010—2019 роки [Електронний ресурс] // Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>

4. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року [Електронний ресурс] // Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126. — Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-п>

5. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013—2018 роки [Електронний ресурс] // Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 696. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-п>

6. Міністерство інфраструктури [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>

7. Підсумки діяльності фінансових компаній, ломбардів та юридичних осіб (лізингодавців) за 2015 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://nfp.gov.ua/files/FK_2015.pdf

8. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційний розвиток національних підприємств транспорту / В.П. Ільчук, О.М. Парубець // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: збірник. — 2005. — № 23. — С. 35—41.

9. Котлубай М.И. Финансовый механизм транспортного комплекса Украины / М.И. Котлубай, Е.Н. Парубець // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: сборник научных трудов. — К.: ОАО "Институт (Центр) комплексных транспортных проблем", 2001. — Вып. 9—10. — С. 43—52.

References:

1. Ukrainian transport newspaper "Highway" (2014), "Minister of Infrastructure of Ukraine Volodymyr Kozak: "European integration movement of Ukraine continues" available at: <http://www.magistral/uz.com.ua/articles/ministr/infrastrukturi/ukraini/volodimir/kozak/evrointegracijnij/ruh/ukraini/prodovzhuvatimetsja.html> (Accessed 10 April 2017).

2. State Statistics Service of Ukraine (2017), [Online], available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 3 April 2017).

3. Cabinet of Ministers of Ukraine (2009), "Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the State Target Program railway reform"", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п> (Accessed 22 April 2017).

4. Cabinet of Ministers of Ukraine (2016), "Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the State program of development of airports for the period to 2023"", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-п> (Accessed 22 April 2017).

5. Cabinet of Ministers of Ukraine (2013), "Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the state target economic development program of public roads in the years 2013—2018"", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-п> (Accessed 22 April 2017).

6. Ministry of Infrastructure of Ukraine [Online], available at: <http://www.mtu.gov.ua/> (Accessed 21 April 2017).

7. The National Commission for State Regulation of Financial Services Markets (2015), "Results of financial companies, pawnshops and entities (lessors) for 2015", available at: https://nfp.gov.ua/files/FK_2015.pdf (Accessed 22 April 2017).

8. Parubets, O. M. and Il'chuk, V. P. (2005), "Innovation and investment development of national transport enterprises", Visnyk Chernihiv's'koho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Zbirnyk, vol. 23, pp. 35—41.

9. Kotlubaj, M. Y. and Parubets, E. N. (2001), "Financial mechanism of the Ukraine transport complex", Transportnyj kompleks Ukrainy: ekonomyka, orhanyzatsiya, razvytye: sbornyk nauchnykh trudov, Ynstytut (Tsentr) kompleksnykh transportnykh problem", vol. 9—10, pp. 43—52.

Стаття надійшла до редакції 15.05.2017 р.