

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Рух України на шляху до євроінтеграції в період соціально-економічного зростання вимагає від кожної галузі країни радикальних змін. В першу чергу це стосується державотворчих галузей, якою є провідна галузь економіки країни – транспортна.

Сучасний кризовий стан транспортної галузі України гальмує європейську інтеграцію інфраструктури в цілому та потребує розробки нових підходів до фінансового забезпечення суб'єктів господарювання транспортної галузі.

Співпраця України та Європейського Союзу потребує суттєвих змін у діяльності підприємств транспортної галузі, що потребує залучення значних обсягів фінансових ресурсів.

Стратегічні цілі транспортної галузі України формуються на основі нормативно-правової бази, що є основою для середньострокової перспективи розвитку національної транспортної системи, а саме: Транспортної стратегії України до 2030 року, Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р., Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018 – 2022 рр., Морської доктрини на період до 2035 р., Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р., Стратегії розвитку морських портів на період до 2038 р. та інших чинних нормативно-правових актів.

Транспортна інфраструктура активно впливає на розвиток національних економік, сприяючи їх швидкій інтеграції у регіональні союзи та світове господарство. Використання об'єктів транспортної інфраструктури активізує розширення міжнародних економічних відносин, прискорює глобалізаційні тенденції розвитку сучасної цивілізації.

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

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

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

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

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

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

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

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

Транспортна галузь України перебуває у складному становищі та потребує радикальних змін і фінансових

інвестицій для позитивних зрушень. Одним із головних джерел фінансового забезпечення у провідних країнах світу з розвинутою транспортною інфраструктурою є лізинг. Він підвищує рівень конкурентоспроможності суб'єкту господарювання транспортної галузі та виводить його на якісно новий рівень на ринку.

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

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

З макроекономічної точки зору лізинг – фінансовий інструмент, який стимулює фінансове забезпечення реновації застарілого рухомого складу та оновлення інфраструктури в цілому. В умовах кризового стану транспортній галузі необхідна суттєва державна підтримка шляхом створення умов для здешевлення кредитних ресурсів, організація заходів з державно-приватного партнерства та мікрокредитування.

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

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

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

Література

1. Рибчук А. В. Наднаціональна виробнича інфраструктура в умовах нестабільності глобального розвитку (тенденції, проблеми, перспективи): Монографія. Дрогобич: 2015. 364 с.
2. Пашенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство у розвитку транспортної інфраструктури / Пашенко Ю.Є. / Молодий вчений. 2015. С. 54-56.
3. Про транспорт: Закон України № 232/94-ВР від 10.11.1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
5. Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком. роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2009-19>