

УДК 330.341

Деділова Т.В.
кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки підприємства
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

Марченко І.Ю.
студентка
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

ПРОБЛЕМИ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ ТА УТРИМАННЯ МЕРЕЖІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

PROBLEMS OF DEVELOPMENT FUNDING AND HOLDING THE NETWORK OF PUBLIC ROADS

АНОТАЦІЯ

У статті виявлено проблеми фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування України, запропоновано шляхи їх вирішення на основі аналізу сучасного стану мережі автомобільних доріг та загального аналізу структури джерел формування доходів і видатків дорожнього фонду України.

Ключові слова: автомобільні дороги, дорожня мережа, бюджетне фінансування, дорожній фонд, державно-приватне партнерство.

АННОТАЦИЯ

В статье выявлены проблемы финансирования развития и содержания сети автомобильных дорог общего пользования Украины, предложены пути их решения на основе анализа современного состояния сети автомобильных дорог и общего анализа структуры источников формирования доходов и расходов дорожного фонда Украины.

Ключевые слова: автомобильные дороги, дорожная сеть, бюджетное финансирование, дорожный фонд, государственно-частное партнерство.

ANNOTATION

The article is devoted to the problems of financing development and maintenance of motorways of the general use in Ukraine. The study was proposed the ways of such problems solutions that based on analysis of the current state of network motorways of the general use and general structure analysis of the sources formation of incomes and expenditures of the Road Fund of Ukraine.

Keywords: motorways of the general use, road network, government funding, road fund, public-private partnerships

Постановка проблеми. Загальновідомо, що на всі сфери життєдіяльності суспільства істотний вплив справляє стан транспортної інфраструктури. Для поглиблення дослідження питань її подальшого розвитку в Україні доцільно розглянути проблеми фінансування дорожньої галузі. Автомобільні дороги є важливою складовою розвитку економіки регіону та всієї країни в цілому. Будівництво й експлуатація доріг є драйвером для великої кількості супутніх галузей, забезпечення дорогами – ключовим чинником соціальної і політичної стабільності регіону, а можливість доступу до віддалених територій може ініціювати зростання нових виробництв. Проте саме дорожня галузь у частині нового будівництва найбільше постраждала від фінансово-економічної кризи, і проблема відновлення темпів зростання будівництва доріг є однією з пріоритетних.

У державному та регіональних бюджетах закладаються значні кошти за статтею «Ремонт і будівництво доріг», але в основному вони витрачаються на ремонт і підтримку в належному вигляді вже побудованих доріг. Проблемою також можна назвати те, що у місцевих і регіональних бюджетах, більшість з яких є дефіцитними, незважаючи на зростання акцизів при збільшенні цін на бензин та збору транспортного податку, що виділяються на будівництво доріг, прагнуть до нуля, й обсяги нового будівництва неухильно скорочуються.

Майже 90% сучасних автомобільних доріг потребують капітального ремонту, тобто не відповідають вимогам якості та безпеки руху. Зрозуміло, що вирішення цієї проблеми лежить у площині фінансового забезпечення робіт по будівництву, ремонту й утриманню автомобільних доріг [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Існує велика кількість вітчизняних та закордонних праць з економіки будівництва транспортної інфраструктури, а саме це роботи Р. Бірманна, А. Васина, М. Грашина, Е. Дубініна, О. Іванілова, Д. Крістенсена, Д. Фрідмана, В.Г. Шинкаренка, Ц. Шмідта, З. Черняка та ін. Проблеми розвитку транспортної інфраструктури були в центрі уваги таких учених, як І. Білоусов, М. Ганкін, І. Дмитрієв, О. Ізюмський, Н. Казанський, М. Колосовський, І. Нікольський. Проблеми фінансового забезпечення дорожнього господарства і шляхи їх вирішення висвітлені у наукових працях А. Базилюка.

Проблеми формування та використання фінансових ресурсів в транспортно-дорожньому комплексі, а також проблеми розвитку системи управління дорожнім господарством та транспортної інфраструктури висвітлюються у працях Л. Бортницької, Г. Волковської, Ф. Гончаренка, Є. Прусенка, В. Скорченка, О. Солодкої, І. Ходикіної, О. Шевчука, І. Юхновського та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проте недостатньо дослідженими на сьогоднішній день залишаються проблеми ефективного розподілу фінансових ресурсів в умовах обмеженого фінансування.

Для того щоб зробити Україну привабливою для іноземних перевізників та покращити якість руху по мережі автомобільних доріг вітчизняних користувачів, необхідно створити правові, економічні, технічні, організаційно-технологічні, екологічні умови, максимально наближені до європейських. Розробка відповідних заходів повинна базуватися на вирішенні всього комплексу сучасних проблем, які стають перешкодою в процесі розвитку мережі автомобільних доріг України.

Мета статті полягає у виявленні проблем фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування України та пошуку шляхів їх вирішення на основі аналізу сучасного стану мережі автомобільних доріг та загального аналізу структури джерел формування доходів і видатків дорожнього фонду України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів [2]. Мережа автомобільних доріг України являє собою більш 172,4 тис. км доріг. Автомобільні дороги – це важлива ланка загальної транспортної системи країни, без якої не може функціонувати жодна галузь народного господарства. Рівень розвитку і технічний стан дорожньої сітки значно впливає на економічний і соціальний стан і розвиток як країни в цілому, так і її окремих регіонів, оскільки надійні транспортні зв'язки сприяють підвищенню ефективності виконання основних виробничих фондів, трудових і матеріально-технічних ресурсів, підвищенню продуктивності праці.

Розвиток транспортних коридорів і входження їх у міжнародні транспортні системи є пріоритетним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України (ТДК).

Завдяки своєму географічному розташуванню Україна має надзвичайно високий рейтинг для транзитних перевезень вантажів. Так, Польща, яка має менші територіальні можливості, отримує щорічно майже 4 млрд. дол. прибутку від транспортних перевезень. У нас цей

показник значно нижчий. Проблема полягає в наявності транспортних магістралей, що відповідають вимогам світових стандартів [3]. За результатами досліджень англійського інституту «Рендел» щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогоднішній ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку ТДК України.

Найбільшу частку мережі автомобільних доріг загального користування, згідно з даними бюлетеня Державного агентства автомобільних доріг України «Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування на 01.01.2013 року», складають дороги IV категорії (62,44%). Однак тільки дороги I категорії за своїми технічними характеристиками наближені до європейських норм (табл. 1), але на сьогоднішній день частка таких доріг в Україні дорівнює лише 1,67% [4, с. 68].

За даними Загальнонаціонального форуму БДР, через низький технічний рівень мережі автомобільних доріг, невідповідність параметрів доріг інтенсивності дорожнього руху та складу рухомого парку, перевантаження окремих ділянок доріг, середня швидкість руху на дорогах складає 30–40 км/год., що у два рази нижче за європейські показники [6].

У роботі [4, с. 68] зазначається, що існуюча мережа автомобільних доріг характеризується незадовільним транспортно-експлуатаційним станом. Відповідно до інформації Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтордор), на даний час термінового ремонту потребують близько 80% мережі автошляхів, капітального ремонту та перебудови – понад 60% автодорожніх мостів, рівень зношеності дорожніх споруд складає 43,7%. За останні п'ять років було відремонтовано менше 50 тис. км доріг загального користування, а для суттєвого покращення транспортно-експлуатаційний стану автомобільних доріг щорічно необхідно здійснювати ремонт близько 40 тис. км.

Таблиця 1

Класифікація автомобільних доріг

Показник	Категорія дороги					
	I		II	III	IV	V
	I-а	I-б				
Перспективна середньодобова інтенсивність руху автомобілів в обох напрямках, авт./добу	Більше 7000	Більше 7000	3000-7000	1000-3000	100-1000	Менш 100
Розрахункова швидкість руху, км/год.:						
Основна	150	120	120	100	80	60
для важких ділянок пересіченої місцевості	120	100	100	80	60	40
для важких ділянок гірської місцевості	80	60	60	50	40	30

Джерело: складено авторами за матеріалами [5]

Таким чином, існуюча мережа автомобільних доріг характеризується великим ступенем фізичного та морального зношення. В першу чергу це пов'язано зі значним підвищенням інтенсивності руху транспортних засобів, їх фактичної маси, осьового навантаження. По-друге – незначними обсягами робіт з ремонту та утримання доріг. Дорожнє господарство за останні роки отримує фінансування на необхідне оновлення експлуатаційного стану доріг і мостів лише на рівні 20–30% від загальної потреби [4, с. 68].

Загалом, близько 90% усіх доріг України потребують капітального ремонту, але через нестачу коштів це неможливо. З кожним роком дороги стають ще гірше та потребують більших витрат, яких, на жаль, немає в країні, а жити завжди в боргу не є добре.

Багатомільярдні кредити попередніх років у дорожників, хронічне недофінансування, борги за вже використані матеріали та зарплати не дають можливості нормально працювати та розвиватись. Наприклад, цьогорічний ямковий (а не капітальний) ремонт на автошляхах здійснено лише на 73%. Такий стан справ в транспортно-дорожньому комплексі призводить до втрат ринків перевезень та контрактів з постійними замовниками, до загрози закриття великої кількості транспортних підприємств і дорожніх господарств і, як наслідок, до скорочення десятків тисяч робочих місць, наголосив Президент АсМАП України Леонід Костюченко [7].

Унаслідок тривалого недофінансування дорожній галузі накопичилась дуже велика протяжність доріг з недоремонтами. Ліквідація недоремонтів потребує не тільки суттєвих додаткових ресурсів, але й, що важливіше, багато років напруженої роботи усієї дорожньої галузі. Дослідження проблеми зростання і ліквідації недоремонтів при різних рівнях довгострокового фінансування дає можливість об'єктивно оцінювати як темпи зміни недоремонтів, так і темпи зростання транспортних витрат народного господарства з метою прогнозування розвитку дорожньої галузі. Для стабілізації досягнутих недоремонтів (50% по капітальним ремонтам і 30% – по поточним) потрібно фінансування на рівні 48–52% від оптимального. Цілком зрозуміло, що це псевдоекономія фінансових ресурсів, оскільки половина дорожньої мережі поступово вилучається з народного господарства.

Явище недоремонтів є негативним, оскільки певна кількість доріг є непрацездатною. Вказані дороги виключені з народного господарства і не задовольняють потреби суспільства. Розрахунки показують, що недоремонти знижуються з меншим темпом, ніж зростання фінансування. Результати прогнозування недоремонтів переконують, що недоремонти, які накопичились за довгі роки недофінансування, можуть бути радикально зменшені лише при стабільному багато-

річному збільшенню фінансування з рівнем ніяк не менш, ніж 100% від оптимального [8].

Фахівцями Харківського національного автомобільно-дорожнього університету (ХНАДУ) за результатами власних науково-методичних розробок було запропоновано наступний прогноз розвитку державних доріг. З метою довгострокового фінансування дорожньої мережі та повної ліквідації капітальних і поточних недоремонтів призначено чотири варіанти довгострокового поетапного фінансування з повною ліквідацією капітальних та поточних недоремонтів, відповідно, по варіантах за 20, 15, 10, та 5 років, починаючи з 2008 р. В кожному варіанті було призначено декілька етапів фінансування тривалістю кожного по п'ять років. Фінансування по роках було прийнято зростаючим, з постійним приростом в кожному п'ятирічному етапі.

На жаль, доводиться констатувати, що підхід до організації виконання будівельно-монтажних дорожніх робіт за період 2008–2015 рр. досі є неправильним. Існує дві основні проблеми: перша полягає у відсутності в Укрводорі актуальної інформації про експлуатаційний стан доріг, друга – в тому, що не має єдиного алгоритму визначення, яку дорогу/ділянку ремонтувати і яким методом. Їх вирішення дозволить використовувати виділені кошти більш ефективно.

Апробація методики ХНАДУ показала її достовірність на початковому етапі розробки сценаріїв. При цьому було встановлено, що варіант стратегії 20-річної ліквідації капітальних та поточних недоремонтів потребує 121 755 млн. грн. для доріг державного значення. При інших варіантах ліквідації недоремонтів (15, 10 та 5 років) фінансування потребує, відповідно, 131 950, 141 021, 146 629 млн. грн. Із зменшенням строку (від 20 до 5 років) ліквідації недоремонтів суттєво зменшуються транспортні витрати суспільства – від 921 543 до 539 268 млн. грн.

Існуючий стан фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування України (рис. 1) виявив незначну позитивну тенденцію до зростання фінансування дорожнього господарства у 2008–2011 рр., але вона була пов'язана з підготовкою окремих доріг до Євро-2012. Як видно з

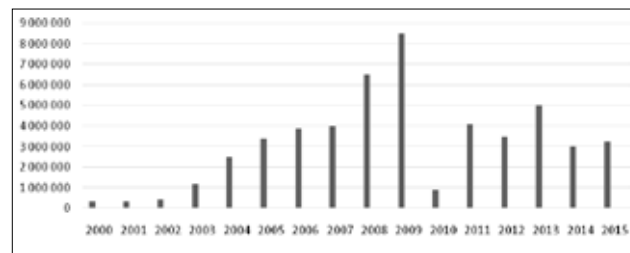


Рис. 1. Фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування, тис. грн.

Джерело: складено авторами за матеріалами [9]

рис. 1, у 2010 р. відбувався різкий спад внаслідок перерозподілу цільових пріоритетів Укравтодору в бік Єврочемпіонату з футболу, а в 2013 р. – зростання фінансування у зв'язку з катастрофічним станом автомобільних доріг та обуренням громадськості щодо незадовільної якості послуг проїзду [9].

Отже, в цілому прогноз розвитку державних доріг, розроблений фахівцями ХНАДУ, не виправдався через значні відхилення в обсягах бюджетного фінансування транспортно-дорожнього комплексу.

Стосовно механізму фінансового забезпечення функціонування дорожнього господарства, то він передбачає формування цільових грошових фондів суб'єктів господарювання у достатній кількості та їх використання з позитивним соціально-економічним ефектом. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства відбувається у таких формах: бюджетне фінансування; кредитування; самофінансування; інвестування; співфінансування (альтернативні методи фінансування: державно-приватне партнерство, благодійність та ін.).



Рис. 2. Структура фінансів Державного дорожнього фонду

Джерело: розроблено за результатами дослідження авторів

Основною формою фінансового забезпечення дорожнього господарства є бюджетне фінансування. У складі державного бюджету створено Державний дорожній фонд України. Структуру видатків державного дорожнього фонду наведено на рис. 2.

Доходна частина цього фонду формується за рахунок надходжень від акцизного збору та ввізного мита з імпортованих товарів на митну територію України транспортних засобів, та інших надходжень до державного бюджету України. Кошти Державного дорожнього фонду України спрямовуються на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного значення та споруд на них, а також проектно-вишукувальні, науково-дослідні та впроваджувальні роботи, розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій.

З цього фонду також виділяються кошти на дотацію територіальним дорожнім фондам для покриття дефіциту коштів на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення.

В обласних, міських, сільських та селищних бюджетах щорічно передбачаються видатки на проведення робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг. Для цих цілей у складі обласних, міських, сільських та селищних бюджетів створюються територіальні дорожні фонди. Доходна частина цих фондів формується за рахунок збору за першу реєстрацію транспортного засобу, збору за провадження деяких видів підприємницької діяльності в частині торговельної діяльності нафтопродуктами, скрапленним та стиснутим газом на стаціонарних, малогабаритних і пересувних автозаправних станціях, заправних пунктах.

Дорожній фонд пройшов певний шлях еволюції щодо джерел наповнення своїх доходів, але жоден із методів не вирішив існуючих проблем фінансового забезпечення у галузі. Відзначимо, що в держбюджеті на 2015 р. на фінансування дорожнього господарства було закладено 25,5 млрд. грн., з них лише близько 3 млрд. грн. буде витрачено на ремонт і будівництво дорожньої мережі. Залишок суми буде направлено на погашення боргових зобов'язань Укравтодору.

При цьому перевізники та дорожники налягають на необхідності запровадження звітування перед громадськістю щодо цільового використання коштів дорожнього фонду на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення.

Висновки. Таким чином, бюджетне фінансування є, по суті, єдиною сьогодні існуючою формою фінансового забезпечення дорожнього господарства в Україні. Головне фінансове про-

тирччя у дорожньому господарстві виникає не тому, що є суттєвий брак коштів, а тому, що 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 призводить до нарощування боргів, тому в першу чергу потрібно переглянути боргову політику. Водночас основним завданням є пошук додаткових джерел наповнення Дорожнього фонду України та територіальних дорожніх фондів та цільове і результативне використання їхніх фінансових ресурсів.

На думку деяких фахівців [10], одним з напрямів реформування дорожньої галузі є інвестування в дорожнє будівництво на основі державно-приватного партнерства. Найефективнішою формою державно-приватного партнерства визнана концесія, що передбачає довгострокове співробітництво державного та приватного секторів щодо реалізації стратегічних інфраструктурних проектів, модернізації та будівництва об'єктів дорожнього господарства, у першу чергу платних автомобільних доріг (автомагістралей). Особливого значення розвиток концесійних відносин у сфері автомобільних доріг набуває у контексті вжиття Державним агентством автомобільних доріг України системних антикризових заходів, спрямованих на зниження витрат бюджетних коштів, реконструкцію, розвиток і утримання дорожньої інфраструктури, підвищення операційної ефективності управління системою автомобільних доріг загального користування.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Пеньшин Н.В. Государственное регулирование автотранспортной деятельности в регионе : [монография] / Н.В. Пеньшин, В.П. Бычков. – М. : Академический Проект, 2007. – 192 с.
2. Закон України «Про автомобільні дороги» № 2862-IV від 8 вересня 2005 р. (із останніми змінами, внесеними згідно із Законом № 3235-IV (3235-15) від 20.12.2005 р.). // Відомості Верховної Ради України. – 2006. – № 9–11. – Ст. 96 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2862-15/page>.
3. Экономика. Внешнеэкономическая деятельность предприятия. 9 міжнародних транспортних коридорів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://studbooks.net/>.
4. Дмитрієв І.А. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування / І.А. Дмитрієв, М.М. Бурмака // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. наук. праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – 2013. – № 1(4). – С. 64–72.
5. Закон України «Про внесення змін до статті 8 Закону України «Про автомобільні дороги» щодо класифікації автомобільних доріг загального користування» № 4203-VI від 20 грудня 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4203-17>.

6. Загальнонаціональний форум БДР / Офіційний сайт Управління державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/>.
7. Прес-конференція АсМАП України «Проблеми автомобільної галузі у взаємодії з Міністерством інфраструктури України. До чого призведе обіцяна реформа дорожньої галузі» / Матеріали офіційного сайту Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=63153>.
8. Філіппов В.В. Прогнозування розвитку мережі автомобільних доріг при різних рівнях фінансування / В.В. Філіппов [та ін.] // Вестник Харьковського національного автомобільно-дорожного університета : сб. науч. труд. – 2009. – Вып. 44. – С. 90–95.
9. Фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukravtodor.gov.ua>.
10. Перетяцько А.Ю. Державно-приватне партнерство у сфері дорожнього будівництва в Україні: організаційно-правовий аспект / А.Ю. Перетяцько // Проблеми та перспективи розвитку державно-приватного партнерства у галузі житлово-комунального господарства : матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конф. (Харків, 1–28 лютого 2015 р.). – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2015. – 139 с. – С. 8–11.