

bankovskomu-soobschestvu-ispol-zovat-mikrofinansirovaniye-dl-a-real-noj-podderzhki-malogo-biznesa/

4. Основні показники діяльності банків України [Електронний ресурс]. // Офіційне інтернет-представництво НБУ – Режим доступу: http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=36807&cat_id=36798

5. Про Німецько-український фонд [Електронний ресурс]. // Офіційний веб-сайт Німецько-українського фонду – Режим доступу: <http://guf.gov.ua/about/>

6. ЄБРР. Резюме проекту «Українська програма кредитування ММСП» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ebrd.com/english/pages/project/psd/2011/local_translations/42313.pdf

Гудима І.В.

*молодший науковий співробітник,
ДП «ДерждорНДІ»*

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ СИСТЕМ ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ ТА ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН

Дорожня галузь відіграє надзвичайно важливу роль у розвитку країни в цілому та її регіонів зокрема. Фінансування будівництва доріг є сьогодні одним з визначальних питань для розвитку усєї української економіки, адже інвестиції в дорожню інфраструктуру є стратегічними – тільки при існуванні розгалуженої мережі доріг і дорожньої інфраструктури належної якості Україна зможе повністю використовувати свій експортний та логістичний потенціал, розвивати віддалені території, заохотити зовнішнього і внутрішнього інвестора вкладати капітал у різноманітні промислові і сільськогосподарські проекти.

Дослідженням стану, проблем та перспектив розвитку дорожньої галузі України присвячені роботи вчених, таких, як: В. О. Галушко, Н. В. Кудрицької, В. П. Мікловда, А. М. Новікова, Д.К. Прейгера, та ін. Проте не дивлячись на значну кількість проведених досліджень, досі недостатньо вивченим залишається питання особливостей фінансування дорожньої галузі.

За даними Міністерства інфраструктури України, зі 169,5 тис. км доріг загального користування приблизно лише 2,5 тис. км можна визнати такими, що відповідають національним стандартам. Згідно звіту Всесвітнього економічного форуму з глобальної конкурентоспроможності за рівнем розвитку автошляхів Україна посідає лише 144 місце зі 148 країн світу.

Основними проблемами, що стримують розвиток дорожньої галузі в Україні, є відсутність капітального ремонту мережі доріг загального користування, недостатній обсяг бюджетних ресурсів для встановлення дорожнього покриття, яке б відповідало міжнародним вимогам, а також відсутність ефективних механізмів фінансування дорожніх робіт та контролю за їх виконанням. Наразі основним джерелом фінансування розвитку мережі доріг загального користування є кошти державних та місцевих бюджетів. З державного бюджету фінансується ремонт та обслуговування автошляхів міжміського сполучення, за аналогічні роботи у містах та селищах відповідальність несуть місцеві бюджети.

У 2016 році передбачені Державним бюджетом кошти на розвиток дорожньої галузі будуть використані не лише на дрібний поточний ремонт та зимове утримання автомобільних доріг, а й на комплексні дорожні роботи та наукові дослідження у сфері дорожнього господарства.

Основні видатки передбачається спрямувати на поточний середній ремонт автомобільних доріг загального користування – близько 3,5 мільярдів гривень, а також на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування, які включають в собі зимове утримання доріг, виконання заходів з безпеки дорожнього руху, ліквідацію деформацій дорожнього покриття тощо – 2,5 мільярдів гривень.

Особливу увагу в 2016 році буде приділено якості виконаних дорожніх робіт. Фінансування на розвиток й утримання доріг в 2016 році збільшилось порівняно з 2015 роком удвічі. Проте існуюча система фінансування не забезпечує належного стимулювання підвищення якості доріг в Україні, оскільки обсяг коштів, що виділяються на дорожнє будівництво, залежить від обсягу виконаних ремонтних або будівельних робіт. Особливої актуальності набуло збереження мережі доріг загального використання. Знижується швидкість перевезень вантажів та пасажирів, підвищується аварійність руху. Внаслідок цього перевізники вантажів та пасажирів, підприємства, держава взагалі, мають великі економічні збитки. Одночасно зростають вимоги до транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на маршрутах міжнародних транспортних коридорів, стан яких повинен з часом наблизитися до європейських норм. За таких умов особливе значення має проведення довгострокової технічної політики щодо збереження та розвитку мережі доріг України. Основу такої політики становить надійне та стабільне фінансування дорожньої галузі.

Складні сучасні економічні умови не дають розвивати дорожню галузь в повній мірі, проте за умови правильного розподілу фінансових потоків ситуація може змінитися.

Європейські країни володіють значно більшим досвідом у залученні та використанні джерел для фінансування дорожньої галузі. В залежності від країни значення та внесок у дороги, кожного окремого податку, може змінюватися. Фінансування дорожньої галузі здійснюється за рахунок різноманітних джерел:

- податок з платних доріг;
- податок на паливо;
- ліцензійні збори;
- податок на паркування;
- податок за затори;
- податок з конкретних видів транспортних засобів.

В більшості розвинених країнах обсяги фінансування дорожнього господарства складають приблизно 4% від ВВП. Виключенням є такі країни як Японія та США, де ця цифра коливається близько 2%, однак ці країни мають більш сучасну дорожню систему та більш високий рівень ВВП.

Податок на паливо є одним з надійніших джерел фінансування, внаслідок того, що попит на паливо має постійну тенденцію до зростання. У короткотривалій перспективі цей податок залишиться значним джерелом фінансування.

Ліцензійні збори являють собою податки, які стягуються з власників транспортних засобів. До них відносять: ввезення транспортних засобів, реєстрацію нових транспортних засобів, реєстрацію транспортних засобів з вторинного ринку, ввезення та право продажу різних запасних частин для автомобілів та інші.

В країнах, де стягується річний збір, підтвердженням про сплату є етикетки, які приклеюються на внутрішню поверхню лобового скла. Вони розповсюджуються в прикордонних пунктах обміну валют і називаються стікерами або віньєтками. У деяких країнах присутня більша частина зазначених податків, у деяких їх немає зовсім. Так, наприклад, в таких країнах, як Швеції та Норвегії власник транспортного засобу повинен щорічно отримувати ліцензію на право керування транспортним засобом. Ліцензія видається в разі сплати збору та проходження техогляду. Власник транспортного засобу отримує спеціальну наклейку, яку необхідно розмістити на номерному знаку.

Самими дорогими є автомагістралі Франції, де середня вартість проїзду складає 0,12 євро за кілометр проїзду. Плата за використання автобану в Німеччині здійснюється тільки з вантажних автомобілів, для легкових проїзд по таких дорогах буде безкоштовним. В Норвегії платний проїзд існує при в'їзді в столицю країни Осло або в інші великі міста. Великі тунелі та автомагістралі всі платні. Оплата там проходить в

спеціальних пунктах, і якщо не має грошей, то автомобілістам видають чек, який потрібно буде оплатити на заправці ESSO наступного разу.

В Великобританії власник транспортного засобу, що сплатив податок, та отримав ліцензію на свій транспортний засіб, отримує спеціальну наклейку у вигляді диску, яку повинен розмістити у лівому нижньому куту скла. В Ірландії дорожній акциз має такий самий формат, як і в Великобританії, однак для руху по автомобільним дорогам загального користування потрібна додаткова квадратна наклейка, що засвідчує наявність страхового полюса страховки третьої особи у випадку ДТП.

Платні дороги в Японії відрізняються від своїх безкоштовних аналогів тим, що вони набагато коротші. До них входить також і система підводних тунелів, яка скорочує шлях, що проходить вздовж всього побережжя. Безкоштовні ж аналоги містять як правило гірський серпантин тому витрати часу на проїзд по такій автомобільній дорозі будуть більшими.

Всього в світі нараховують більше 23 млн. кілометрів доріг. 140 тисяч кілометрів доріг із яких є платними та більш безпечними порівняно із їх безкоштовними аналогами. За користування платними дорогами платять в 30 країнах світу. У Європі платити за дороги стало нормою, яку пропагує Асоціація платних автомагістралей. Такі дороги в різних країнах постійно подовжуються, а тарифи на проїзд по них залежить від маси та типу транспорту. Платними дорогами найчастіше є дороги, побудовані за рахунок капіталовкладень приватних інвесторів, які мають право отримувати плату за проїзд їхньою дорогою. До платних об'єктів можна також віднести окремі дорожні споруди: мости, тунелі, естакади та інші. Фінансування платних доріг може відбуватися не лише з коштів за проїзд ними, в деяких випадках держава приймає участь також. Але в них є і свої недоліки: в'їзд на дорогу потребує зупинки транспортного засобу у пункті оплати, що незручно, та займає певний час, необхідно також залучати кошти на утримання таких пунктів; власник дороги може досить легко приховувати частину зароблених доходів; якщо збір за проїзд досить високий, існує альтернативна дорога через населені пункти, в якій буде обмежена швидкість руху і більша протяжність порівняно із платною. Може відбуватися також перерозподіл руху.

Сучасний обмежений рівень фінансування дорожнього господарства погіршує транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг загального користування, мостів і інженерних споруд та не дає можливості забезпечити повною мірою швидкого, комфортного, економічного та безпечного перевезення пасажирів і вантажів, перешкоджає розвитку транзитних перевезень, не сприяє подальшому

соціально-економічному розвитку держави та її інтеграції до європейської спільноти.

Для держави найвигіднішим є будівництво та експлуатація автомобільних доріг на умовах державно-приватного партнерства, зокрема, на умовах концесії.

Для формування стабільної системи фінансування дорожнього господарства необхідно:

- щорічно у державному бюджеті передбачати видатки на виконання Програми;
- створити привабливі умови для інвесторів щодо повернення інвестицій у будівництво сучасних автомобільних доріг;
- зменшити витрати на державне управління дорогами за рахунок впровадження реформ;
- передбачити залучення Укравтодором під гарантію Уряду України кредитних ресурсів міжнародних фінансових організацій та комерційних банків;
- забезпечити поступовий перехід до нормативного фінансування робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування відповідно до науковообґрунтованих потреб.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України».
2. Електронний ресурс: [http://en.wikipedia.org/wiki/Vignette_\(road_tax\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Vignette_(road_tax)).
3. SUMMARIES OF ROAD FUND ADMINISTRATIONS IN JAPAN, NEW ZEALAND AND USA (Prepared April 2004 with assistance from Setsuo Hirai, Peter Wright and Tom Sorel).
4. Електронний ресурс: <http://www.fhwa.dot.gov/highwaytrustfund/index.htm#b>.
5. «Автомобильные дороги» № 4, 2006.