

---

**О. І. НИКИФОРУК,**  
*кандидат економічних наук,*  
*заввідділом,*  
**Л. Ю. ЧМИРЬОВА,**  
*науковий співробітник,*  
**Н. О. ФЕДЯЙ,**  
*науковий співробітник*

*Відділ розвитку виробничої інфраструктури  
ДУ “Інститут економіки та прогнозування НАН України”  
(Київ)*

## **ПЕРСПЕКТИВИ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПРОЄКТІВ У РАМКАХ МІЖНАРОДНОЇ ФІНАНСОВОЇ ДОПОМОГИ**

*Здійснено аналіз капітальних вкладень у субсектори транспорту України, показано його недофінансування, оцінено щорічні потреби у фінансуванні транспортної інфраструктури України на перспективу до 2020 р. Значну увагу приділено досвіду Польщі в розбудові системи сучасних автошляхів, окреслено сучасний стан державного управління розвитком транспортної інфраструктури.*

---

**O. I. NYKYFORUK,**  
*Cand. of Econ. Sci.,*  
*Head of the Department,*  
**L. Yu. CHMYR'OVA,**  
*Sci. Researcher,*  
**N. O. FEDYAI,**  
*Sci. Researcher*

*Department of Production Infrastructure Development,  
Institute for Economics and Forecasting of the NASU  
(Kyiv)*

## **PERSPECTIVES OF THE FINANCING OF TRANSPORT PROJECTS IN THE FRAME OF INTERNATIONAL FINANCE AID**

*The analysis of capital investments to subsectors of Ukraine's transport is carried out, its insufficient financing is demonstrated, and the annual needs in the financing of Ukraine's transport infrastructure in the future till 2020 are evaluated. A significant attention is paid to the experience of Poland in the development of a system of modern highways, and the contemporary state of the public administration of the development of the transport infrastructure is presented.*

Ситуація в Україні нагадує ту, що була у повоєнній Європі, – така сама макроекономічна та фінансова нестабільність, зруйновані економіка і промисловість, глибоке падіння виробництва внаслідок безвідповідальної економічної політики в державі впродовж попередніх років та військових дій на Сході країни, відсутність фінансового ресурсу для інвестицій, значне боргове навантаження тощо [1].

**Никифорук Олена Ігорівна (Nykyforuk Olena Igorivna)** – e-mail: elena.nikiforuk@gmail.ru;  
**Чмирєва Лариса Юріївна (Chmyr'ova Larysa Yuriivna)** – e-mail: chaicynan@ukr.net;  
**Федяй Наталія Олександрівна (Fedyai Nataliya Oleksandrivna)** – e-mail: potapenko\_l@i.ua.

За спільною згодою, міжнародне співтовариство має конкретні наміри підтримати Україну не тільки політичними деклараціями західних лідерів \*, але й істотною фінансовою та економічною допомогою. Отже, на думку Уряду, "план Маршалла" для України, або план найактуальніших реформ, має бути спрямований на ті сектори, відродження яких за короткий період часу зробить Україну економічно сильною та незалежною. Агропромисловий комплекс, енергетична незалежність та транспортна інфраструктура — ті ключові сфери, які необхідно підтримати, в тому числі за рахунок міжнародної фінансової допомоги.

Роль транспортної інфраструктури можна проілюструвати, якщо звернутися до історичного прикладу. Так, у 1956 р. Президент США Д. Ейзенхауер ініціював прийняття Федерального Закону "Про підтримку автодоріг", який визначив початок величезного проекту будівництва автомагістралей загальною довжиною понад 70 тис. км. Відповідно до спеціального звіту 2006 р., присвяченого 50-річчю Системи національних хайвейів у США, було поліпшено якість життя кожного без винятку американця, підвищення безпеки на дорогах сприяло збереженню життя понад 190 тис. осіб, економічний ефект перевищив 6 дол. на кожний долар, інвестований у будівництво доріг, хайвеї посилили конкурентоспроможність країни, а також її внутрішню та зовнішню безпеку.

Роль транспортної інфраструктури в економіці України є великою і залишатиметься такою, її значення тільки зростатиме, особливо у повоєнному відновленні постраждалих регіонів. За підсумками 2013 р., діяльність транспорту і зв'язку в структурі ВДВ становила 9,3%, обсяг освоєних капітальних інвестицій — 6,5%, або 2,3% ВВП, кількість зайнятих у цій сфері — 6,7% загальної кількості зайнятих в економіці. Щодня транспортна система України перевозить у середньому 18,7 млн. пасажирів та 5,1 млн. т вантажів. Необхідно зазначити, що показники стану транспортної інфраструктури в результаті анексії Криму та неоголошеної війни істотно змінюються з 2014 р., а саме: відбувається зменшення тих статичних показників, які за останні 23 роки практично не змінювалися (зменшення протяжності автомобільних доріг загального користування на 6,3 тис. км, довжини залізниць на 630 км, кількості торговельних портів з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена наказом Міністерства інфраструктури України), кількості аеропортів (Україна залишилася без аеропортів Сімферополя, Бельбеку, Керчі, Донецька та Луганська)).

Інвестиції в транспорт з усіх джерел фінансування досягають в Україні тільки 2% ВВП, тоді як у країнах ЄС — 3% (середній показник по 27 країнах), бюджетне фінансування в Україні перебуває на рівні 0,33% ВВП, в ЄС — 1,1%. Ретроспективний аналіз капітальних вкладень у субсектори транспорту показав, що з різних джерел фінансування, але переважно з власних коштів підприємств, інвестування було на рівні 30–50% від потреби. За офіційними даними, в Україні за останні 7 років в усі види транспортної інфраструктури було вкладено близько 15–16 млрд. євро, або 1,5–2,2 млрд. щорічно. Водночас щорічні потреби у фінансуванні транспортної інфраструктури України оцінюються у 4,5 млрд. євро (рис. 1).

Таким чином, щорічне недофінансування транспортних проектів становить 2,3–3 млрд. євро. Крім того, за оцінками ООН, збитки від неоголошеної війни в Україні дорівнюють 440 млн. дол., з яких 170 млн. — це кошти, необхідні на відновлення автодорожньої та залізничної інфраструктури Донецької та Луганської областей.

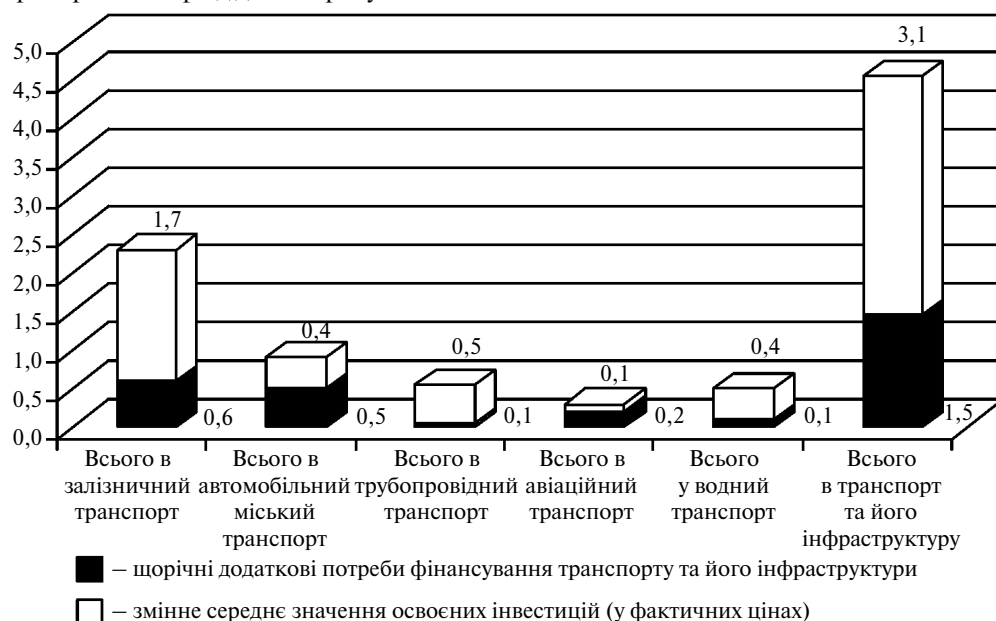
Обсяги фінансування на перспективу (переважно до 2020 р.), потрібні для транспортної інфраструктури в Україні, визначені в державних програмах (рис. 2):

— *для автомобільного транспорту* — в Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки \*\*;

\* "План Маршалла" для України может заработать в ближайшее время [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.segodnya.ua/politics/pnews/plan-marshalla-dlya-ukrainy-mozhet-zarabotat-v-blizhayshee-vremya-566249.html>.

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

– для залізничного транспорту – в Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки \*;  
 – для морського транспорту – в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року \*\*;  
 – для авіаційного транспорту – в Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року \*\*\*.



**Рис. 1. Щорічні додаткові потреби у фінансуванні транспорту та його інфраструктури в Україні (млрд. євро)**

Оцінка механізмів фінансування транспортної інфраструктури в Україні показує, що задіяні тільки бюджетний (за рахунок спецфонду держбюджету) та кредитний (залучення міжнародних кредитів під транспортні проекти) механізми. Необхідно зазначити, що західними МФО, які протягом двох останніх десятиліть фінансують транспортні інфраструктурні проекти в Україні як у державному, так і в приватному секторі, є такі: Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) (рис. 2).

Відповідно до заявлених планів, ЄБРР та ЄІБ і надалі надаватимуть кредити Україні на попередньому рівні (наприклад, ЄБРР щороку направляє на різноманітні проекти близько 1 млрд. євро).

Проте аналіз динаміки надходжень кредитних коштів (наприклад, за звітом “Укравтодору”) показує, що на їх погашення щороку витрачається вдвічі-втричі більше коштів (табл.).

У 2009 р. частка боргових зобов’язань у загальному обсягу видатків “Укравтодору” становила 35,5%, у 2011 р. – досягла 51,8%, а у 2013 р. – вже 82%. Зауважимо, що на погашення та обслуговування боргових зобов’язань за кредитами, отриманими під державні

\* Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 р. № 1106 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>.

\*\* Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-р>.

\*\*\* Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.2013 р. № 944 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-п>.

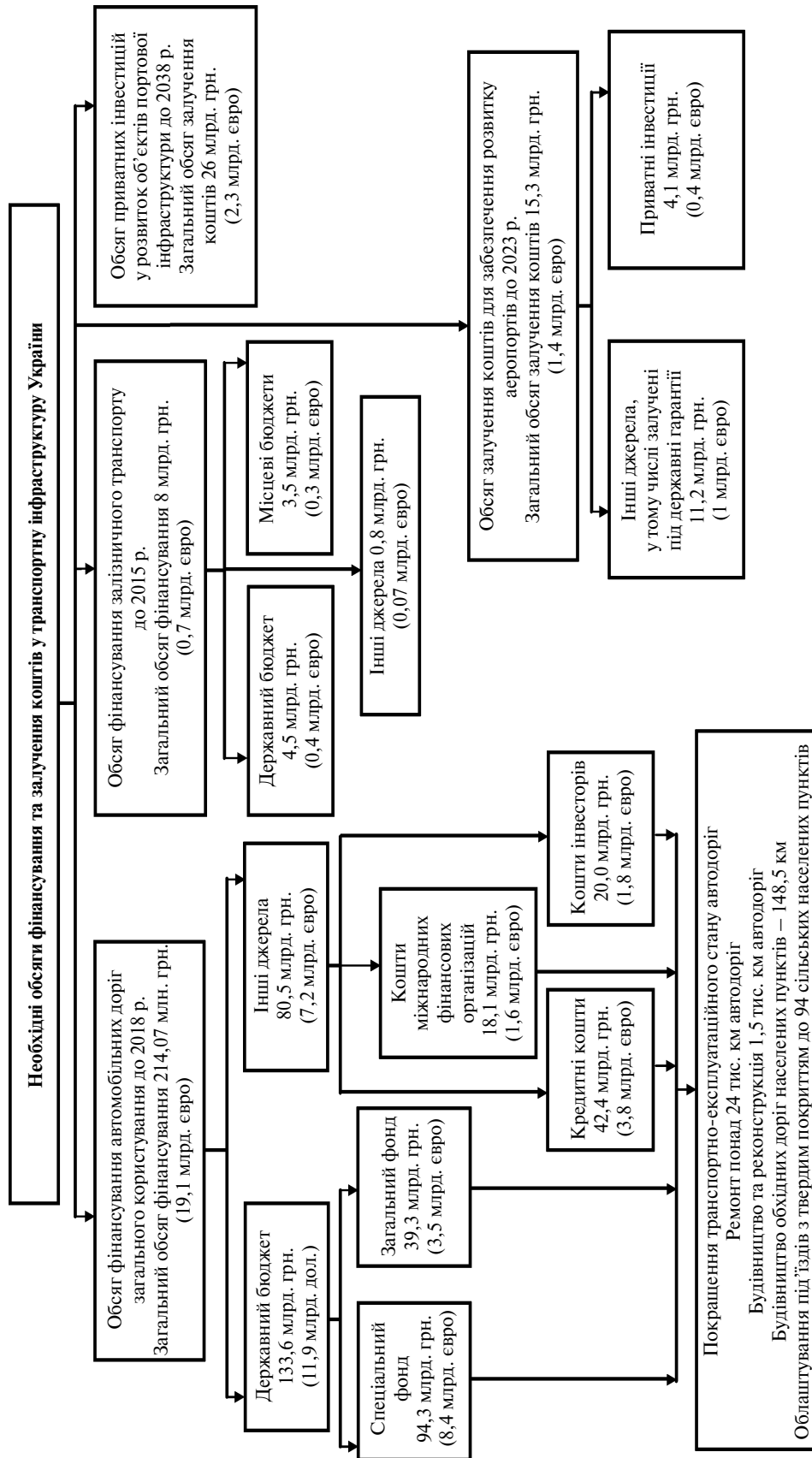


Рис. 2. Перспективні обсяги фінансування транспорту України

Складено авторами.

гарантії, і на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування направляються кошти спеціального фонду державного бюджету України. Така ситуація створює значний тягар для останнього і не залишає ілюзій з приводу фінансування будівництва нових доріг. За такого великого обсягу щорічного погашення залучених кредитних зобов'язань “Укравтодор” має також непогашені зобов'язання за виконані підрядними організаціями у 2011–2013 рр. роботи на суму 3,589 млрд. грн.

#### Залучення кредитів “Укравтодором” \*

(млн. грн.)

Показник	Роки		
	2011	2012	2013
Кредитні ресурси ЄБРР та ЄІБ	1087,7 на ремонт дороги Київ – Чоп за Третім проектом “Ремонт автомобільної дороги Київ – Чоп”	101,7 на ремонт дороги Київ – Чоп за Третім проектом “Ремонт автомобільної дороги Київ – Чоп”	44,2 за роботи, виконані в минулому році з ремонту дороги Київ – Чоп за Третім проектом “Ремонт автомобільної дороги Київ – Чоп”
Кредитні ресурси МБРР	713,5 на ремонт дороги Київ – Харків – Довжанський за проектом “Покращення автомобільних доріг та безпеки руху”	923,4 за двома проектами “Покращення автомобільних доріг та безпеки руху”	1338,5 за двома проектами “Покращення автомобільних доріг та безпеки руху”
Кредитні ресурси ЄБРР та ЄІБ	703,1 на реалізацію проекту “Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва”	1520,3 на реалізацію проекту “Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва”	1278,8 на реалізацію проекту “Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва”
Усього надано кредитів	2504,3	2545,4	2661,5
Погашення та обслуговування кредитів	4162,0	3153,4	6200,0
Сальдо	-1657,7	-608,0	-3538,4

\* Складено авторами на основі звітів Державного агентства автомобільних доріг України за 2011, 2012, 2013 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua).

Треба зазначити, що “Укравтодор” також отримує кошти на ремонт, реконструкцію та розвиток автодоріг за рахунок розміщених у 2012–2013 рр. облігацій на суму 10 млрд. грн., з яких на дорожні роботи припадало трохи більше 3 млрд. грн., у 2014 р. ця сума повинна була становити 6,7 млрд. грн. Проте гроші, які передбачені бюджетом і знаходяться на єдиному казначейському рахунку, як і інші кошти, використовуються, у разі потреби, на вирішення інших завдань [2].

У 2014 р. прогнозований обсяг надходження коштів до спецфонду держбюджету, з якого фінансується дорожня галузь, становив 16,9 млрд. грн., з яких 11,1 млрд. грн. – погашення кредитних зобов'язань, а 2,5 млрд. грн. – субвенції місцевим органам влади. Таким чином, фактичний обсяг фінансування галузі дорівнював 3,2 млрд. грн., з яких

440 млн. грн. — погашення кредиторської заборгованості перед підрядними організаціями за роботи, виконані за минулі роки, 100 млн. грн. — спільне фінансування проєктів МФО за рахунок коштів держбюджету, 2,6 млрд. грн. — обсяг коштів, передбачений на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування \*. За експертними оцінками, дорожня галузь України щороку потребуватиме 30–35 млрд. грн. протягом 15 років для того, щоб фундаментально модернізувати наявну мережу. Враховуючи динаміку фактичного недофінансування сектору, на реалізацію проєктів транспортної інфраструктури можна було б залучити кошти фінансових донорів.

Усвідомлюючи всю глибину проблем, що склалися в транспортному секторі України, розглянемо детальніше досвід Польщі із залучення зовнішніх і внутрішніх інвестицій у транспортні проєкти, тим більше, що Польща й Україна — дві постсоціалістичні держави, які мали майже однакові стартові позиції на початку трансформаційних перетворень, досить схожу структуру економіки, подібне складне геополітичне становище та поляризовану політичну систему.

Польща, починаючи з 1990-х років, тримала курс на євроінтеграцію, що, на думку експертів, сприяло економічному зростанню (темп збільшення ВВП був вищим за середньоєвропейські показники) і тим самим дозволило зменшити розрив у рівнях економічного розвитку Польщі та країн ЄС. Досягти таких результатів Польщі не в останню чергу допомогли прямі дотації з бюджету ЄС, для чого використовувався механізм фінансування, за якого європейські кошти надходили через фінансування операційних програм, підготовлених національними органами влади та узгоджених з органами управління ЄС. При цьому більша частина коштів — це капітальні витрати, які не можна направити на інші цілі \*\*.

Інвестування польської економіки ЄС почалося ще у 2004 р., коли Світовий банк виділив 100 млн. євро на будівництво доріг \*\*\*. Зазначимо, що Польща є найбільшим одержувачем коштів за програмами допомоги ЄС, більша частина яких направлялася на розвиток та модернізацію інфраструктури, головним чином, на будівництво доріг. У 2004–2006 рр. Польща отримала понад 12 млрд. євро в рамках Програми вирівнювання потенціалів бідніших країн і країн середнього рівня Європейського Союзу. Ці кошти було використано на будівництво автодоріг і залізниць, охорону навколишнього середовища, підтримку малого та середнього бізнесу, профорієнтацію безробітних. Протягом 2007–2013 рр. Польща одержала понад 60 млрд. євро із спільного фонду, з яких 23 млн. євро пішло на будівництво доріг і залізниць \*\*\*\* (рис. 3). У ті роки Польща посідала перші місця серед країн ЄС за кількістю завершених автодорожніх проєктів \*\*\*\*\*.

У 2008–2009 рр. в Польщі почалося будівництво масштабної мережі доріг та магістралей \*\*\*\*\*, що одразу позначилося на динаміці показників довжини та густоти доріг: за цей час було побудовано 1,5 тис. км швидкісних магістралей, а густина мережі збільшилася з 120,1 км/км<sup>2</sup> у 2000–2002 рр. до 130 км/км<sup>2</sup> у 2010–2013 рр., тоді як в Україні показники довжини та густоти доріг залишаються незмінними вже 20 років (рис. 4). Тільки у 2012 р. Польща витратила на підготовку до проведення в країні фіналу чемпіонату Європи з фут-

\* "Без Дорожнього фонду в Україні європейських доріг не буде", — громадськість і перевізники [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c\\_«bez-dorozhnogo-fondu-v-ukraini-evropeiskikh-dorig-ne-bude»%2C---gromadskist-i-perevizniki.html](http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c_«bez-dorozhnogo-fondu-v-ukraini-evropeiskikh-dorig-ne-bude»%2C---gromadskist-i-perevizniki.html).

\*\* Інтеграція в ЄС: опыт Польши и вызовы для Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://gazeta.zn.ua/macrolevel/integraciya-v-es-opyt-polshi-i-vyzovy-dlya-ukrainy-.html>.

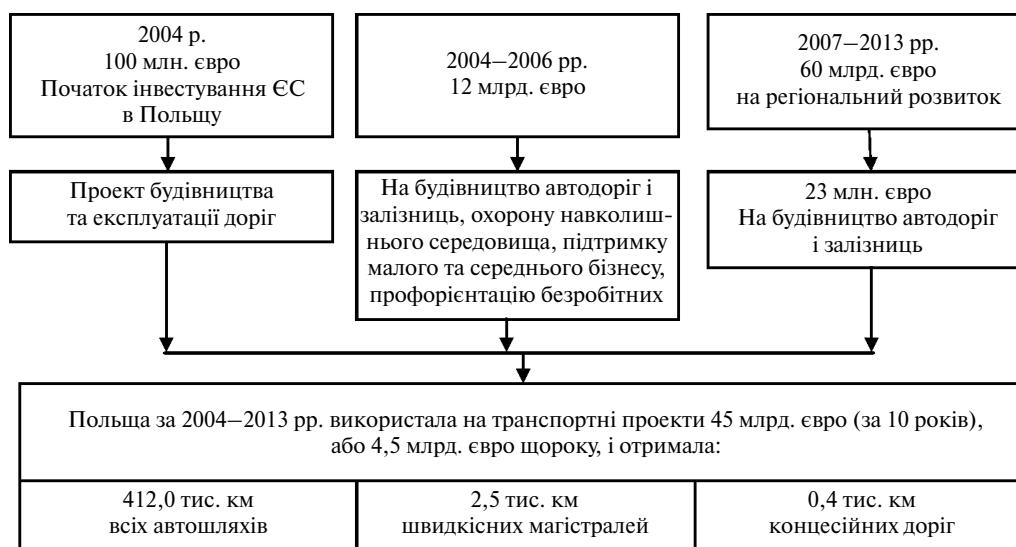
\*\*\* Сотрудничество с международными организациями (официальная справочная информация) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://www.polska.ru/polska/ekonomika/info\\_wspol.html](http://www.polska.ru/polska/ekonomika/info_wspol.html).

\*\*\*\* Беата Бживчи: Перед вступом в ЄС поляків теж лякали безробіттям, банкрутством [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://vidomosti-ua.com/volyn/75578>.

\*\*\*\*\* XV Międzynarodowy Zimowy Kongres Drogowy 2018 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.gddkia.gov.pl/pl/2365/XV-International-Winter-Road-Congress-2018>.

\*\*\*\*\* Благодаря ЕС, в Польше превосходные дороги [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://podrobnosti.ua/podrobnosti/2013/10/13/935794.html>.

було близько 27,6 млрд. дол., 75% з яких було направлено на розвиток системи автомобільних доріг\*.



**Рис. 3. Динаміка інвестицій у транспортні проекти Польщі**

Сотрудничество с международными организациями (официальная справочная информация)  
[Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.polska.ru/polska/ekonomika/info\\_wspol.html](http://www.polska.ru/polska/ekonomika/info_wspol.html);  
Беата Бживчи: Перед вступом в ЄС поляків теж лякали безробіттям, банкрутством [Електронний  
ресурс]. – Режим доступу : <http://vidomosti-ua.com/volyn/75578>.



**Рис. 4. Динаміка густоти (км/км<sup>2</sup>) автомобільних доріг в Україні та Польщі**

Статистична інформація бази даних Кноема [Електронний ресурс]. – Режим доступу :  
<http://knoema.com>.

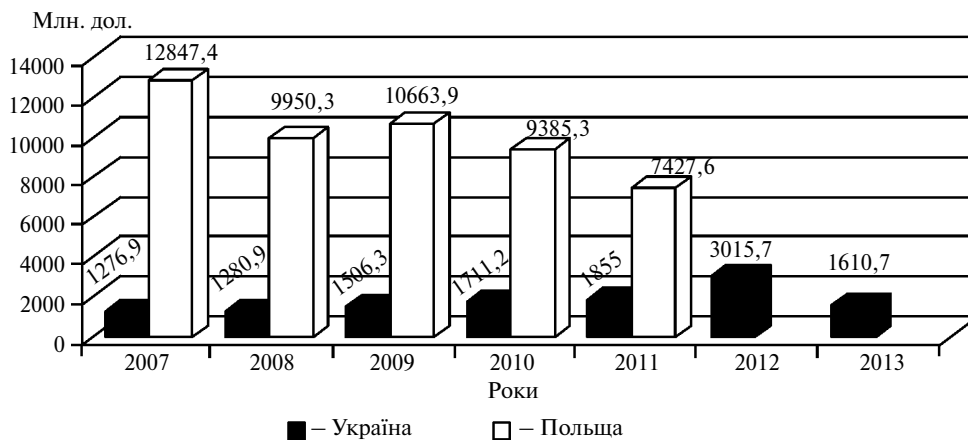
Крім прямих бюджетних дотацій, безпосередньою вигодою від приєднання до ЄС можна вважати зростання реальних прямих іноземних інвестицій. За даними офіційної статистики, динаміка ПІІ у підприємства транспорту і зв'язку Польщі та України демонструє також досить великий розрив: у 2007 р. польський показник перевищував український у 10 разів (рис. 5). У 2011 р. розрив у ПІІ трохи скоротився (до 4 разів): 7,4 млрд. дол. – в Польщі, 1,9 млрд. дол. – в Україні.

Протягом 2007–2011 рр. сукупний обсяг прямих іноземних інвестицій у підприємства транспорту та зв'язку Польщі становив 50,3 млрд. дол., в Україні – усього 7,6 млрд. дол., внаслідок чого не було побудовано жодного кілометра нових автомобільних доріг.

Таким чином, протягом 10 років Польща використала на транспортні проекти близько 45 млрд. євро. У підсумку довжина її автомобільних доріг збільшилася до 412,0 тис. км (або на 39,9 тис. км), а швидкісних магістралей – до 2,5 тис. км. Тільки у 2014 р. Польща планувала виділити на будівництво доріг близько 0,7 млрд. євро (3 млрд. злотих), ще більша

\* 75% витрачених грошей до Євро Польща закатала в асфальт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unian.ua/world/653241-75-vitrachenih-groshey-do-evro-polschazakatala-v-asfalt.html>.

сума в розмірі 2,3 млрд. євро (10 млрд. злотих) надійде з Національного дорожнього фонду, при цьому дорожня мережа збільшиться на 500 км \*.



**Рис. 5. Прямі іноземні інвестиції в підприємства транспорту та зв'язку**

Транспорт і зв'язок України : стат. зб. / Держстат України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua); Національний банк Польщі : Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://nbp.gov.pl/home.aspx?f=/publikacje/zib/zib.html>.

У Польщі й надалі є досить амбітні плани щодо нового будівництва. Так, розвиток транспортної інфраструктури до 2020 р. коштуватиме 46 млрд. євро, при цьому Європейський соціальний фонд профінансує ремонт і будівництво польських доріг на 23 млрд. євро (100 млрд. злотих), з яких 11,5 млрд. євро (50 млрд. злотих) підуть на автодороги, а 11,5 млрд. євро (50 млрд. злотих) – на модернізацію інших транспортних шляхів: залізниць, портів та аеропортів. Для цього обрано 43 проекти доріг загальною довжиною 5300 кілометрів (рис. 6).



**Рис. 6. Модернізація транспортної інфраструктури Польщі до 2020 р.**

До 2020 года в Польше обновят 5300 километров дорог [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://polandinfo.ru/Container/Details/4205>.

Водночас фінансування проектів розвитку транспортної інфраструктури чітко регулюється системою стратегічних документів Польщі, яка дуже тісно пов'язана з Європейськими стратегічними документами. Зазначена система стратегічних документів формується в структурній залежності, насамперед, від загальноєвропейської стратегії "Європа – 2020" \*\*

\* Подъем Польши связан со строительством дорог // Rzeczpospolita [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://rufabula.com/news/2014/02/13/rzeczpospolita>.

\*\* Strategia Europa 2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [ec.europa.eu/eu2020/pdf](http://ec.europa.eu/eu2020/pdf).



та Національної стратегії регіонального розвитку Польщі 2010–2020 рр. \*, на основі яких і визначаються пріоритети та завдання розвитку для Стратегії розвитку транспорту Польщі до 2020 року. Слід зазначити, що у всіх секторах транспортної інфраструктури Польщі простежується чітка послідовність прийняття відповідних програмних документів. Це свідчить про те, що фінансування запланованих проєктів буде пролонговане у наступних програмах. Наведемо перелік субсекторальних стратегій та проєктів Польщі:

– *загальнотранспортні програми*: Програма розвитку інфраструктури та навколишнього середовища 2007–2013 років \*\* (загальний обсяг фінансування – 36 млрд. євро, у тому числі з Фонду єдності – 77% і Європейського фонду регіонального розвитку – 23%), яку замінить програма, що наразі розробляється, а саме: Програма розвитку інфраструктури та навколишнього середовища 2014–2020 років \*\*\* (загальний обсяг фінансування – 27,5 млрд. євро, з яких 5 млрд. євро (18%) – з Європейського фонду регіонального розвитку і 22,5 млрд. євро (78%) – з Фонду єдності);

– *для автомобільного транспорту*: 1) Національна програма будівництва доріг 2011–2015 років \*\*\*\*. Для інвестиційних проєктів, що передбачені даною програмою, з Національного дорожнього фонду Польщі буде виділено 19 млрд. євро (82,8 млрд. злотих). Цю програму замінить Національна програма будівництва доріг 2014–2023 років \*\*\*\*\*: у проєкті програми планується витратити на національні дороги 35,9 млрд. євро (155,9 млрд. злотих); 2) Національна програма з безпеки дорожнього руху 2005–2007–2013 (GAMBIT) \*\*\*\*\*; 3) Національна програма підвищення безпеки дорожнього руху до 2020 року \*\*\*\*\*;

– *для залізничного транспорту*:

1) Програма будівництва та введення в експлуатацію високошвидкісних залізничних перевезень у Польщі \*\*\*\*\* (прийнята у 2008 р.), в якій планується щороку витратити від 1,25 млрд. злотих у 2009 р. (287,5 млн. євро) до 4,5 млрд. злотих (1 млрд. євро) у 2042 р.;

2) Генеральний план розвитку залізничного транспорту в Польщі до 2030 року \*\*\*\*\* (укладений у 2008 р.);

3) Національний план системи управління рухом на Європейських залізничних дорогах в Польщі \*\*\*\*\*;

– *для морського транспорту*: Стратегія розвитку морських портів до 2015 року \*\*\*\*\*, із загальним бюджетом на 2007–2013 рр. (строк основних інвестиційних проєктів) 713,9 млн. євро, з яких 606,8 млн. євро виділяє Фонд єдності. Цю програму наслідують Програма розвитку польських морських портів до 2020 року (з перспективою до 2030 р.) \*\*\*\*\*; загальний бюджет якої становить 29,9 млрд. євро, з них 10 млрд. євро – з Фонду єдності;

\* Strategia Rozwoju Kraju 2010–2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl).

\*\* Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\* Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\* Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\*\* Projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\*\* Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 GAMBIT 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\*\* Narodowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\*\* Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\*\* Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\*\* Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\*\* Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\*\*\* Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

— для авіаційного транспорту: 1) Програма розвитку мережі аеропортів \* (прийнята у 2007 р.) із загальною сумою інвестицій — 643,3 млн. євро, з них — 334,6 млн. євро від Європейського фонду регіонального розвитку; 2) Національна програма безпеки цивільної авіації \*\*.

Отже, якщо детальніше розглянути успішність польських реформ у транспортному секторі, то стане зрозумілим, що це не тільки безпроцентна фінансова допомога європейських фондів і прямі іноземні інвестиції в сектор, але й вдало побудований внутрішній інституційний механізм їх освоєння.

У Польщі одним з найефективніших за діяних фінансових механізмів був механізм Національного дорожнього фонду (НДФ), створеного для вдосконалення інвестиційного процесу будівництва доріг, а також підвищення ефективності використання державних коштів шляхом підтримки реалізації урядової програми будівництва доріг (рис. 7). Необхідно зазначити, що Національний дорожній фонд Польщі було створено в Банку національного господарства (БНГ) згідно із Законом Польщі "Про платні автомагістралі та республіканський дорожній фонд" від 27 жовтня 1994 р., проте запрацював він у структурах цього банку тільки з 2004 р.

Основним джерелом наповнення Фонду є грошові надходження в розмірі 80% від паливного збору, що стягується з користувачів моторного палива та газу і обов'язок сплати якого покладений на виробників та імпортерів моторних палив (з відрахуванням суми 100 млн. злотих щороку для передачі в Залізничний фонд Польщі до 2015 р.). Решта 20% цього податку наповнює Національний залізничний фонд Польщі.

Важливими джерелами наповнення фонду є також кредитні кошти, отримані Банком національного господарства і надані НДФ, а також кошти від емісії облігацій, яка проводиться БНГ для НДФ. До фонду також ідуть надходження від електронного збору плати за проїзд платними автострадами та інші надходження.

Проте одним із значущих джерел наповнення НДФ Польщі є кошти в рамках програм ЄС, які спільно фінансуються з фондів ЄС і призначені на розвиток дорожньої інфраструктури.

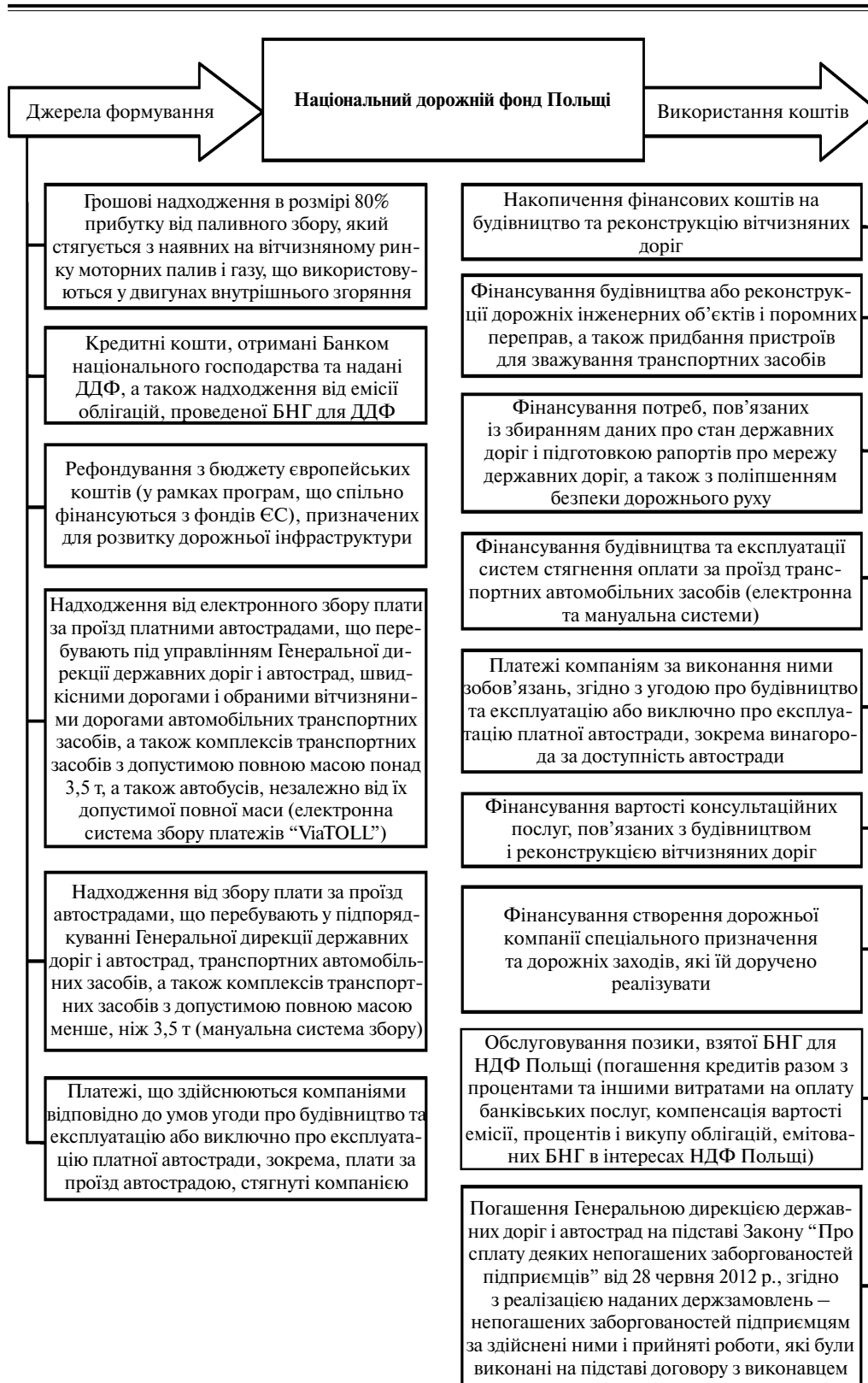
На нашу думку, користуючись досвідом Польщі, в Україні необхідно суттєво вдосконалити Закон № 1562-ХІІ\*\*\*, яким визначаються правові основи забезпечення фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування. Однак з 2000 р. дія ст. 3 даного закону в частині формування дорожніх фондів щороку призупинялася законами про бюджет. Таким чином, Державний дорожній фонд (ДДФ) фактично не працював, що стало однією з причин недофінансування дорожнього господарства. На сьогодні Державний дорожній фонд існує тільки в зазначеному законі, тоді як у Бюджетному кодексі України прописаний лише Спеціальний фонд, частина джерел наповнення якого повністю збігається з джерелами наповнення ДДФ.

До того ж аналіз надходжень (рис. 8), що мають направлятися до ДДФ України, показує значну невизначеність щодо реальних надходжень до Фонду. На нашу думку, в Законі України необхідно вказати розмір процента від акцизного збору на нафтопродукти, що має надходити до ДДФ. Оскільки українці споживають близько 10 млн. т пального (бензину і дизельного пального) на рік, сплачуючи при цьому 2,6 грн. акцизу з кожного літру бензину та 2 грн. за 1 л дизпалива, то у ДДФ могли б надходити кошти в розмірі 30–35 млрд. грн. на рік, що є мінімальною потребою дорожньої галузі. Також необхідно передбачити, що одним з джерел наповнення ДДФ стануть платежі від компаній, які обслуговують платні автостради. У Законі України № 1562-ХІІ визначено, що одним з джерел наповнення ДДФ є плата за передачу доріг у концесію, а це суперечить світовій практиці. Вважаємо за доцільне

\* Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

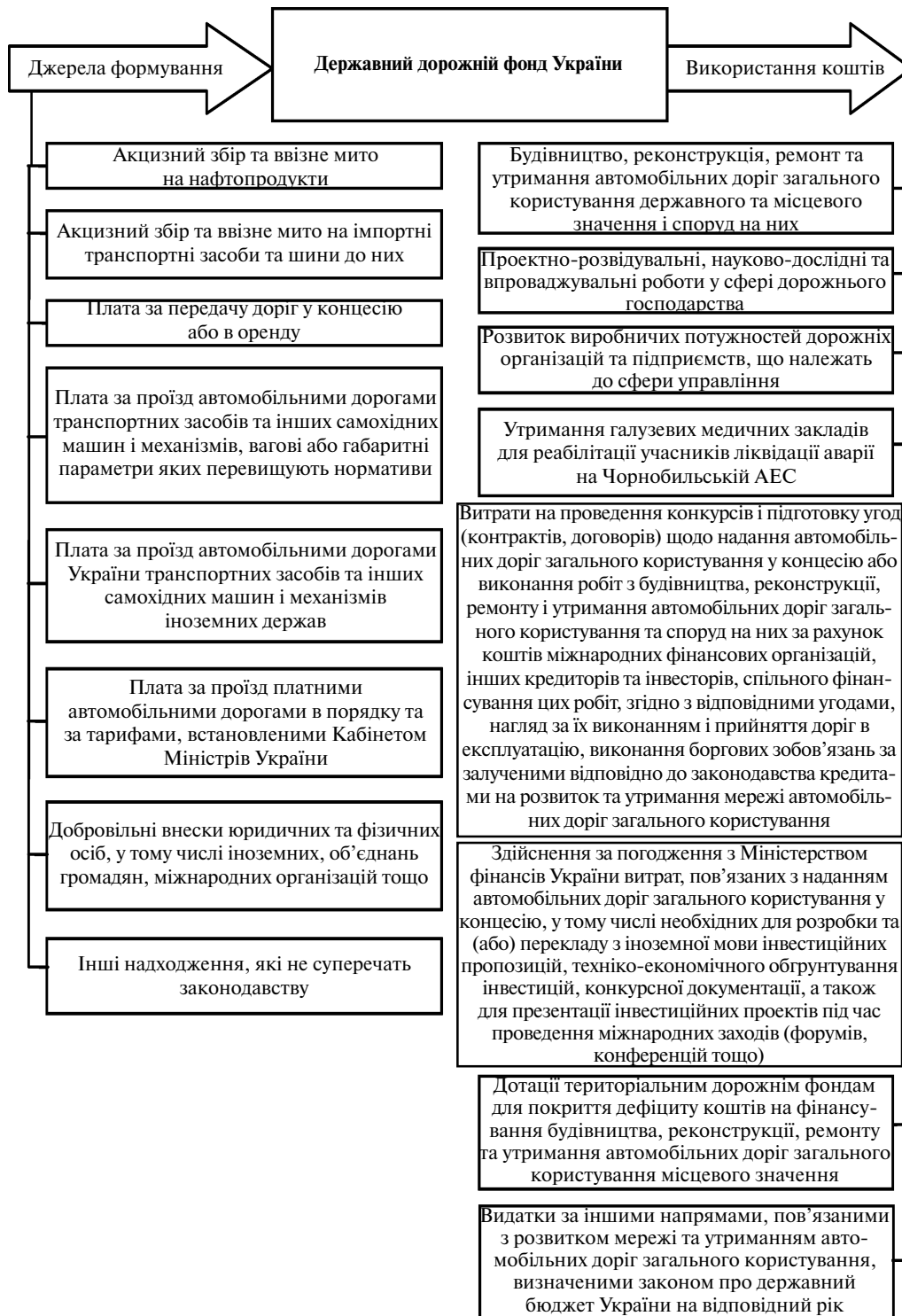
\*\* Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>.

\*\*\* Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18.09.1991 р. № 1562-ХІІ [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>.



**Рис. 7. Джерела наповнення і витрат Національного дорожнього фонду Польщі**

Национальный дорожный фонд / BANK GOSPODARSTWA KREJOWEGO [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bgk.com.pl/Национальный-дорожный-фонд-ru>.



**Рис. 8. Джерела наповнення і витрат Державного дорожнього фонду України**

Про затвердження Порядку спрямування коштів державного бюджету, призначених для фінансування розвитку мережі і утримання автомобільних доріг загального користування : Постанова Кабінету Міністрів України від 05.11.2003 р. № 1731 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1731-2003-п>; Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 01.01.2015 р. № 1562-12 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>.

---

стягувати на користь ДДФ платежі від компаній, що обслуговують платні автостради, а однією із статей витрат коштів ДДФ – передбачити платежі (у вигляді винагороди за доступність) компаніям, що будують або вже експлуатують платні автостради.

### Висновки

З метою залучення інвестицій у транспортні інфраструктурні проекти Україні необхідно створити умови для якнайшвидшого приєднання до європейських фінансових механізмів, до яких свого часу залучилася Польща. Йдеться про механізми, до яких на даний час допускаються тільки країни – члени ЄС, такі як Інфраструктурна допомога платіжного балансу (Balance of Payments Assistance Facility), Європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку чи Європейський соціальний фонд, що мають характер фінансової безпроцентної допомоги. Але для цього країни ЄС повинні проголосувати за зміни правил надання допомоги країні, яка не є членом ЄС, проте в цьому питанні існує певний скептицизм. Адже навіть у Вербальній ноті (щодо часткового застосування на тимчасовій основі положень Угоди про асоціацію) \*, яка надана Україні Генеральним секретаріатом Ради Європейського Союзу, зазначено, що розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвитку неповної інфраструктури, не створює будь-яких фінансових зобов'язань для держав – членів ЄС. Тому, на нашу думку, необхідно перейти від фінансування транспортних інфраструктурних проектів виключно за рахунок кредитних коштів МФО до збалансованої моделі фінансування із залученням внутрішніх активів, у тому числі приватних інвесторів. Йдеться про сприятливі для вітчизняної економіки державно-приватні механізми фінансування, які дозволяють стимулювати внутрішній ринок, а не нарощувати зовнішній борг.

Необхідно вдосконалювати механізм державно-приватного партнерства, що вимагає прозорих і зрозумілих для приватних концесіонерів умов інвестування в дорожнє будівництво, для чого необхідно внести відповідні зміни до законодавства України.

Також потребують доопрацювання Закон України № 1562-ХІІ та Бюджетний кодекс України, які необхідно гармонізувати, відновивши захищений Державний дорожній фонд у складі Спеціального фонду державного бюджету України з чітким визначенням джерел його наповнення та витрат. Досвід Польщі показує, що цей інструмент дозволяє акумулювати значні кошти на розвиток інфраструктурних проектів, і не тільки на будівництво вітчизняних доріг, але й на будівництво або реконструкцію проектів в інших транспортних секторах (включаючи дорожні інженерні об'єкти та поромні переправи, а також придбання пристроїв для зважування транспортних засобів).

### Список використаної літератури

1. *Власюк О.С.* План Маршалла для України: економічні, реформаторські та зовнішньополітичні аспекти // Стратегічні пріоритети. – № 3 (32). – 2014. – С. 3–11.
2. *Прусенко Е.* Состояние дел и перспективы дорожной отрасли Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://transport-journal.com/transportna-politika/sostoyanyedel-y-perspektyvyi-dorozhnoj-otrasly-ukraynyi/>.

### References

1. *Vlasyuk O.S.* *Plan Marshalla dlya Ukrainy: ekonomichni, reformators'ki ta zovnishn'opolitychni aspekty* [Marshall plan for Ukraine: economic, reforming, and external political aspects]. *Strategichni Priorytety – Strategic Priorities*, 2014, No. 3 (32), pp. 3–11 [in Ukrainian].
2. *Prusenko E.* *Sostoyanie del i perspektivy dorozhnoi otrasli Ukrainy* [State of affairs and perspectives of Ukraine's transport branch], available at: <http://transport-journal.com/transportna-politika/sostoyanyedel-y-perspektyvyi-dorozhnoj-otrasly-ukraynyi/> [in Russian].

---

\* Вербальна нота (щодо часткового застосування на тимчасовій основі положень Угоди про асоціацію) Ради Європи : Міжнародний документ від 30.09.2014 р. № SGS14/12029 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994\\_b50/paran2#n2](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_b50/paran2#n2).