

УДК 336

Святець О.О.
аспірант кафедри фінансів та банківської справи
Європейського університету

АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВТОДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

ANALYSIS OF WORLD EXPERIENCE OF FINANCIAL SUPPORT FOR ROAD INDUSTRY

АНОТАЦІЯ

Статтю присвячено дослідженню фінансового забезпечення автодорожньої галузі на прикладі економічно розвинених країн світу. Проаналізовано види дорожніх податків, що формують дорожні фонди в економічно розвинених країнах залежно від придбання, володіння або використання транспортного засобу. Визначено три системи платних доріг щодо збору коштів: відкрита, закрита, електронна. Розглянуто специфіку фінансування та особливості платних доріг США, Італії, Франції, Іспанії, Великобританії, Німеччини та Австрії.

Ключові слова: фінансове забезпечення, автодорожня галузь, економічно розвинені країни, податки, механізми фінансування.

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена исследованию финансового обеспечения автодорожной отрасли на примере экономически развитых стран мира. Проанализированы виды дорожных налогов, формирующих дорожные фонды в экономически развитых странах в зависимости от приобретения, владения или использования транспортного средства. Определены три системы платных дорог по сбору средств: открытая, закрытая, электронная. Рассмотрена специфика финансирования и особенности платных дорог США, Италии, Франции, Испании, Великобритании, Германии и Австрии.

Ключевые слова: финансовое обеспечение, автодорожная отрасль, экономически развитые страны, налоги, механизмы финансирования.

ANNOTATION

Article deals with investigation of financial support for road industry based on the example of economically developed countries. It analyzes the types of road taxes that are included in road funds in economically developed countries depending on the acquisition, possession or use of a vehicle. Three toll road systems for raising funds are defined: open, closed, electronic. The specificity of financing and characteristics of toll roads in such countries as the USA, Italy, France, Spain, UK, Germany and Austria are considered.

Keywords: financial support, road industry, economically developed countries, taxes, mechanisms of financing.

Постановка проблеми. Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перенасичення та переважання європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему. Територією України проходять чотири міжнародних транспортних коридорів, що сприяє постійному потоку транспортних засобів, а це, у свою чергу, вимагає від України постійного розвитку транспортно-дорожнього комплексу, зокрема розгалуженої та сучасної мережі автомобільних доріг. А для цього потрібна чітка та налагоджена система фінансування автодорожньої галузі України.

Нині в країні не задовольняються повністю потреби дорожнього господарства щодо фінансового забезпечення галузі. Тому актуальним та корисним для України буде досвід фінансового забезпечення автодорожньої галузі у країнах Європи та світу в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багато науковців приділяли чимало уваги дослідженню проблеми фінансування автодорожньої галузі у світі, зокрема в економічно розвинених країнах. Серед таких вчених є як вітчизняні, наприклад І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда; Т.І. Попова [1], так і світові науковці, наприклад А.І. Авраамов, А.О. Авсеєнко, Є.М. Гарманов [2], А.В. Лисиченко [3], Р.А. Литвинцев [4], К.К. Рахимов [5], Ц. Куейрос, Г. Кералі [6], Г. Фішер, С. Баббар [7].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на достатню кількість праць вчених щодо визначення стану та особливостей фінансування автодорожньої галузі в світі, досі в Україні сфера дорожнього господарства не відповідає рівню економічно розвинених країн. І сьогодні проблемою є неналежне, недостатнє та неефективне фінансове забезпечення автодорожньої галузі в Україні. Тому при розв'язанні цієї проблеми саме використання світового досвіду стане в пригоді нашій країні.

Постановка завдання. Основним завданням є дослідження специфіки фінансового забезпечення автодорожньої галузі на світовому рівні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток економіки України, окремих галузей господарства напряму залежить від відносин з країнами світу, особливо економічно розвинених країн. Наразі автодорожня галузь країни зазнає чимало змін, які ще не відповідають змінам, які трапляються, зокрема у країнах Європи. А для інтеграції України в європейське та світове співтовариство якраз потрібно розвивати галузі економіки, спираючись на досвід економічно розвинених країн.

Світовий досвід показує, що наявні механізми фінансування автодорожньої галузі можна і треба застосовувати в українській практиці.

Механізм, заснований на принципі «користувач платить», забезпечує соціально та економічно справедливий порядок розподілу витрат на автодорожню галузь.

Цей принцип реалізується через цільові дорожні податки (платежі, збори), які є перетвореною формою плати за користування автомобільними дорогами.

У різних країнах існують багато різних видів дорожніх податків, які поділяються на такі основні групи:

- придбання транспортних засобів;
- володіння транспортним засобом;
- використання транспортного засобу.

Податки на придбання транспортних засобів здебільшого складаються з акцизів на автомобілі, податків на придбання автошин і запасних частин, що встановлюються залежно від їх вартості, або податків на придбання автомобілів, що встановлюються залежно від класу і маси транспортного засобу.

Податки на володіння транспортним засобом встановлюються залежно від його параметрів, наприклад маси, об'єму двигуна або його потужності. До таких податків належать також податки за проходження технічного огляду, володіння водійським посвідченням і т.п. Ставки таких податків різко диференційовані і залежать насамперед від технічних параметрів автомобілів.

Податки на користування транспортним засобом у більшості країн складаються з податку або акцизу на пально-мастильні матеріали. До групи податків на користування належать також податки, що сплачуються за користування автомагістралями та місцевими автодорогами, величина яких, як правило, залежить від типу

транспортного засобу, часу користування дорогою або пробігу.

У загальному вигляді основні дорожні податки, що формують дорожні фонди в економічно розвинених країнах, представлено в таблиці 1.

Як бачимо, в усіх зазначених країнах є податок на паливно-мастильні матеріали, адже саме цей податок найбільш прийнятний та вигідний як для населення, так і для керівних органів держав. А щодо інших податків, то в деяких країнах превалюють збори при придбанні транспортного засобу, наприклад в Австралії, Іспанії, при володінні – у Фінляндії, Франції, а в Бельгії та Франції найбільше податків при користуванні транспортним засобом. Загалом кожна країна використовує податки з урахуванням нормативно-правової бази, бюджету, соціальних потреб та ін.

У багатьох країнах світу вихід з економічної кризи почався з саме з розвитку автомобільних доріг. США, Німеччина та Японія у свій час визначили розвиток автодорожньої галузі серед основних пріоритетів економічної політики. В результаті цього отримали не лише розвинену транспортну інфраструктуру, але й стимулювали економічне зростання та досягли позитивних результатів у вирішенні проблем зайнятості.

В цілому існують три системи платних доріг: відкрита (з пунктами, які перекривають основний рух), закрита (збір коштів при в'їзді/виїзді), електронна система зборів (відсутність пунктів збору коштів; електронний збір на

Таблиця 1

Основні дорожні податки, що формують дорожні фонди в економічно розвинених країнах

Види податків		Австралія	Австрія	Бельгія	Данія	Фінляндія	Франція	ФРН	Італія	Японія	Нідерланди	Норвегія	Іспанія	Швеція	США
Придбання	Акциз на автомобілі	+													
	Податок на придбання або продаж транспортних засобів	+			+				+	+		+	+		+
	Податок на імпортований автомобіль	+	+								+	+			
	Податок на додану вартість		+	+	+		+	+				+	+	+	
	Податок на придбання автошин	+							+				+		+
	Податок на придбання запчастин	+							+		+		+		
Володіння	Податок на реєстрацію транспортних засобів	+		+		+	+		+		+	+	+		+
	Податок на володіння транспортним засобом		+		+	+	+	+	+	+	+	+		+	+
	Податок на право водіння автомобілем	+				+	+		+					+	
	Податок на передачу транспортних засобів	+								+	+	+			+
	Податок на страхування транспортних засобів			+	+	+	+								
	Податок на технічний огляд			+											
Користування	Податок на паливно-мастильні матеріали	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	ПДВ при продажу паливно-мастильних матеріалів			+	+			+						+	
	Податок на користування автомагістралями						+								
Користування	Податок на безпеку руху					+									
	Податок на користування дорогами	+	+	+			+		+	+	+	+	+		+

Джерело: [2, с. 93-94]

в'їзді/виїзді і на ключових ділянках основної дороги) [8].

У відкритій системі весь потік транспорту проходить через спеціальні місця збору коштів для сплати мита. Хоча такий варіант може заощадити гроші через відсутність необхідності будівництва пунктів збору мита на кожному з'їзді з дороги, він може викликати затори, а водії можуть ухилитися від сплати мита, з'їжджаючи і знову заїжджаючи на дорогу.

У закритій системі автомобілісти купують квитки при в'їзді на дорогу. У деяких випадках квиток показує суму до сплати. При виїзді з дороги водій зобов'язаний заплатити вказану суму. Зазвичай якщо водій загубив квиток, то йому доводиться платити максимальну суму. На коротких платних дорогах без проміжних в'їздів і виїздів може бути тільки один пункт оплати в одному кінці. Автомобілісти, що рухаються в будь-якому напрямку, платять фіксовану суму на в'їзді або на виїзді. Один із варіантів закритої системи передбачає установку пунктів збору коштів на обох кінцях дороги. У цьому випадку автомобіліст платить фіксовану суму при в'їзді, а також додатково оплачує рахунок при виїзді з платної дороги; квиток не потрібен.

Електронна система вимагає установити в автомобілі спеціальний компактний транспондер, який кріпиться до лобового скла і містить інформацію про рахунок автовласника. Сучасне обладнання електронних систем оплати дозволяє обмінюватися даними з транспондером на повній швидкості. Тож оплата проводиться без необхідності зупиняти автомобіль.

Крім того, дорожні мита для проїжджаючих діють на цілком сучасних платних дорогах. У зарубіжних посібниках з автомобільних доріг «платні дороги» («Toll Roads», «Toll Facilities») трактуються як «дороги, на яких стягується мито» («Transportation Toll»). Введення транспортних мит на певній ділянці платної дороги є «ефективним та самоокупним інструментом організації дорожнього руху, що виконує функцію оптимального розподілу трафіку по паралельних маршрутах» [9].

На локальному рівні, тобто для окремих найбільш завантажених напрямків транспортних потоків, доступ до транспортної інфраструктури (мостів, тунелів, естакад або ділянок доріг у приміській або вулично-дорожній мережі) здійснюється на основі плати за проїзд. Проте механізми збору платежів з власників транспортних засобів безпосередньо на дорозі, наприклад плата у турнікета, розглядаються як додаткові, допоміжні або спеціальні і забезпечують в сучасній практиці економічно розвинених країн одиниці відсотків загальної суми консолідованих витрат на дорожнє господарство. При цьому жорстко дотримується вимога про наявність альтернативного безоплатного проїзду.

Також одним з важливих джерел фінансування розвитку дорожнього господарства в ряді країн є плата за проїзд великовагових і вели-

когабаритних транспортних засобів по мережі автомобільних доріг загального користування, збори від якої складають до 3% загальних витрат на дорожнє господарство. Найбільш відомим механізмом є введена у 1994 р. в країнах Центральної Європи система «Eurovignette».

Система «Eurovignette» діє на території шесті країн: Бельгії, Данії, Німеччини, Люксембургу, Нідерландів та Швеції. Вона передбачає сплату власниками великовантажного транспорту щорічного збору, розмір якого залежить від шкоди, заподіяної цим транспортним засобом середовищу і дорожній мережі, а саме від рівня викидів в атмосферу (європейський стандарт) і габаритів транспортного засобу (кількості осей), і становить від 750 євро до 1 550 євро на рік. Зазначена система тільки частково відповідає принципу справедливого та ефективного оподаткування, оскільки передбачає фіксовану плату, яка не враховує величини фактичного пробігу транспортного засобу протягом року [1].

Розглянемо специфіку фінансування та особливості платних доріг деяких країн світу.

США – країна з найвищим у світі рівнем автомобілізації (840 автомобілів на 1 000 жителів), а також з найбільш розвинутою дорожньою мережею. У США дозволена федеральна участь у фінансуванні державних і приватних платних доріг, які не є міжштатними. Також було дозволено вводити платний проїзд на таких дорогах. Водночас була введена норма, що захищає права споживачів: якщо виникає затор, то плата за проїзд повертається. Найвідомішими платними дорогами є приватна дорога «Dulles Greenway» в штаті Вірджинія і державна кільцева дорога E-470 поблизу Денвера. У Франції, Італії, Іспанії частка платних ділянок автомобільних доріг в сумарній протяжності національної мережі в цих країнах вкрай незначна: Італія – 1,17%, Франція – 0,84%, Іспанія – 0,39%. Водночас платні ділянки посідають досить значне місце в протяжності автомобільних магістралей: Італія – 84,8%, Франція – 80,6%, Іспанія – 28,9%. Тут працюють найбільш відомі у світі компанії, професійні експлуатанти платних доріг: ASF, SAPRR (Франція), Autostrade per l'Italia SpA (Італія), Abertis (Іспанія). У Великобританії є єдина платна ділянка дорожньої мережі протяжністю в 27 миль, введена в експлуатацію у 2003 р. Крім того, Великобританія володіє найбільшим у світі практичним досвідом введення плати за в'їзд до міських центрів; система платного в'їзду в центр Лондона експлуатується з 2003 р. У Німеччині та Австрії невеликі за протяжністю платні ділянки доріг є тільки в районах альпійських курортів. Платний проїзд тут у ролі обмежувача доступу автомобілів в рекреаційні зони. До того ж на мережі автомобільних магістралей Німеччини, що належать до категорії Bundesfernstraßen (Federal Trunk Roads) або ж Motorways, багато років діє високотехнологічна система збору

плати з важких (понад 12 тонн) вантажівок, так звана ELECTRONIC HGV (Heavy Goods Vehicle) TOLLING SYSTEM [10].

Висновки. Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються розширенням економічних зв'язків між країнами та континентами і, як наслідок, зростанням обсягів міжнародної торгівлі, що обумовлює постійне збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту пасажирів та вантажів. Невід'ємною частиною цього постійного процесу є розвинена мережа автомобільних доріг і автодорожня галузь в цілому. Завдяки сучасній мережі автодоріг їх високим транспортно-експлуатаційним показникам, достатньому фінансуванню потреб автодорожньої галузі багато країн досягають високих темпів розвитку економіки, зокрема транспортного сектору.

Використання досвіду різних країн світу, переважно економічно розвинених, дає змогу Україні перейти на новий рівень розвитку автодорожньої галузі. Понад те, застосування та поєднання різних механізмів фінансування у світі, розширить можливості фінансового забезпечення та наповнення дорожнього фонду для української автодорожньої галузі. Використання платних доріг на концесійній основі в країні в майбутньому дозволить більш раціонально використовувати кошти на задоволення потреб дорожнього господарства.

Проте платні дороги зазнали критики як неефективні з різних причин:

- транспортні засоби вимушені зупинитись або сповільнитись на платних дорогах (за винятком відкритої системи збору плати);
- збори за користування платними дорогами займають достатньо часу і підвищують вартість експлуатації транспортних засобів;
- витрати зі збору можуть поглинати до однієї третини доходів, а також трапляються крадіжки виручки;
- де платні дороги менш завантажені, ніж паралельні безоплатні дороги, що пов'язане зі зборами за проїзд платними дорогами, що в свою чергу збільшує затори на дорогах і знижує корисність;
- відстежуючи місцезнаходження транспортного засобу, їх водії можуть бути обмеже-

ні у свободі пересування та потерпати від надмірного нагляду.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: проблеми та перспективи [Електронний ресурс] / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда; Т.І. Попова; за ред. І.Р. Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2004. –176 с. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/document/5845862/>.
2. Економіка дорожнього господарства: учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / [А.И. Авраамов, А.А. Авсеенко, Е.Н. Гарманов]; под ред. Е.Н. Гарманова. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2013. – 400 с.
3. Лисиченко А.В. Налоговая составляющая финансирования дорожного строительства в России: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.10 [Электронный ресурс] / А.В. Лисиченко. – М., 2014. – 151 с. – Режим доступа: <http://elilib.fa.ru/avtoreferat/lisichenko.pdf/download/lisichenko.pdf>.
4. Литвинцев Р.А. Анализ финансирования дорожного хозяйства в странах мира и России [Электронный ресурс] / Р.А. Литвинцев. – Режим доступа: <http://www.e-rej.ru/Articles/2006/Litvintsev1.pdf>.
5. Рахимов К.К. Обзор мирового опыта по финансированию строительства магистральных дорог. Оценка эффективности использования кредитных средств по строительству дорог в Кыргызской Республике [Электронный ресурс] / К.К. Рахимов. – Режим доступа: https://www.nisi.kg/uploads/research_ph/12_dorogy_report_2_%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80.pdf.
6. Queiroz, C., Kerali, H. A Review of Institutional Arrangements for Road Asset Management: Lessons for the Developing World. [pdf] Available at: http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1227561426235/5611053-1229359963828/TP-32-Road_Asset_Mgmt.pdf.
7. Fisher, G., Babbar, S. Private Financing of Toll Roads. [pdf] Available at: http://www.worldbank.org/transport/roads/tr_docs/117.pdf.
8. Платна автомобільна дорога [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/>.
9. Механизмы платы за пользование автомобильными дорогами: международный опыт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.center-bereg.ru/i599.html>.
10. Платные дороги: зарубежный опыт и выводы для России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://strategy2020.rian.ru/load/366077675>.