СТАЛЕ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТУ ЯК ПРЕРОГАТИВА ООНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ

Тірон-Воробйова Н.Б., Романовська О.Р., Тимофєєва В.О.

Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія»
вул. Фанагорійська, 9, 68607, м. Ізмаїл, Одеська область

natasha.vorobyova051982@gmail.com, formatirung@gmail.com, df.mm20.timofeeva.vo@dinuoma.com.ua

Сучасна інфраструктура, чесна ринкова конкуренція, розвиток та координація між різними видами транспорту разом із упровадженням ефективної системи управління стануть основою для розроблення і функціонального зростання національної транспортної стратегії України.

Поліпшення якості та рівня транспортних послуг стимулюватиме український експорт і сприятиме внутрішній торгівлі.

У статті розглянуто український досвід щодо розвитку транспортного сектору з метою аналізу ситуації та визначення можливостей для покращення. Автори розкривають сутність транспортної сфери послуг та її роль для соціально-економічного розвитку країни. Встановлено, що обсяги транспортного фінансування не повністю відповідають його потребам у модернізації, наближенні до сучасних вимог та європейських стандартів. Авторами запропоновано шляхи підвищення інвестиційної привабливості та подолання нестабільності фінансування транспортного сектору.

Мета нашої роботи - дослідження фінансування транспортного сектору України, визначення проблем і потреб сталого розвитку економіки держави, надання шляхів подолання нестабільності транспортного сектору.

Мета роботи досягається шляхом вирішення таких завдань: 1) дослідити стан питання за допомогою літературних джерел; 2) дослідити процес фінансування транспортного сектору кількох регіонів та України загалом; 3) проаналізувати Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року; 4) скласти таблиці і схеми із зазначенням джерел фінансування транспортної системи України; 5) запропонувати шляхи вирішення фінансової нестабільності.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року визначає сфери покращення якості транспортних послуг, наближує рівень їх надання та інфраструктури до європейських стандартів, покращує безпеку транспорту, антикорупційну політику, розглядає необхідність децентралізації завдань та функцій центрального управління і керування виконавчими органами в державному секторі економіки. *Ключові слова:* транспортна система, транспортна стратегія України, стійке фінансування, економічний розвиток, лізинг.

Sustainable transport financing as a pregnant for updating the transport strategy of Ukraine. Tiron-Vorobiova N., Romanovska O., Timofieeva V.

Modern infrastructure, fair market competition, development and coordination between different modes of transport, together with the introduction of an effective management system, will provide the basis for the development and functional growth of Ukrainian national transport strategy.

Improving the quality and level of transport services will stimulate Ukrainian exports and promote domestic trade.

The article deals with the Ukrainian experience in the development of the transport sector in order to analyze the situation and identify opportunities for improvement. The authors reveal the essence of the transport sphere of services and its role for the socio-economic development of the country. It was found that the amount of transport funding does not fully meet its needs for modernization and approximation to contemporary requirements and European standards. The authors proposed the ways to increase investment attractiveness and overcome the instability of financing the transport sector.

Objective: Our aims with this paper are: to study the financing of the transport sector of Ukraine, to identify problems and needs for sustainable development of the state economy, to provide ways to overcome the instability of the transport sector.

The purpose of the work is achieved by solving the following problems:

- to study the state of the issue with the help of literary sources;
- to study the process of financing the transport sector of several regions and Ukraine as a whole;
- to analyze the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030;
- to make tables and diagrams that indicate the sources of funding for transport system of Ukraine;
- to suggest the sources of solving the financial instability.

The National Transport Strategy of Ukraine until 2030 identifies areas for improving the quality of transport services, brings the level of their provision and infrastructure closer to European standards, improves transport safety, anti-corruption policy, considers the need to decentralize tasks and functions of central executive bodies management in the public sector of the economy. *Key words:* transport system, transport strategy of Ukraine, sustainable financing, economic development, leasing.

Постановка проблеми. Нині транспортний сектор загалом відповідає тільки основним потребам суб'єктів економічної діяльності та населення. Рівень

безпеки, якості та ефективності пасажирських і вантажних перевезень, а також технологічно застарілі активи з низькою енергоефективністю не відповіда-

ють сучасним вимогам і стандартам Європейського Союзу (ЄС) та негативно впливають на навколишнє середовище.

Такий стан зумовлює зниження попиту на транспортні послуги серед зовнішніх і внутрішніх користувачів, скорочення транзиту та обсягів торгівлі, отже, втрачається вигода отримання додаткових доходів державою. Отже, відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень знижує транзитний потенціал країни і впливає на конкурентоспроможність України, адже високі витрати на перевезення всією країною роблять вартість виробництва надзвичайно високим. Тому достатнє і стабільне фінансування розвитку транспортного сектору країни має вкрай важливе значення для розвитку економіки загалом.

Отже, саме визначення проблем фінансування транспортного сектору України в сучасних умовах та обґрунтування практичних рекомендацій щодо покращення його фінансового забезпечення задля стимулювання розвитку вітчизняної економіки є одним із напрямів Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Актуальність дослідження. Загальна мета транспортної Стратегії полягає у визначенні концептуальних засад формування і реалізації державної політики в галузі транспорту, спрямованих на створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, задоволення потреб населення у перевезеннях, покращення умов ведення бізнесу задля стійкого економічного та соціального розвитку країни [1; 2].

Для досягнення цієї мети реалізовуватимуться стратегічні цілі за такими пріоритетними напрямками: 1) впровадження ефективного державного управління у транспортній галузі; 2) забезпечення надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України з міжнародною транспортною мережею; 3) забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу; 4) підвищення рівня безпеки на транспорті; 5) досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні.

Більш детальноше нами запропоновано розгляд пріоритетного напрямку 3: забезпечення сталого фінансування транспорту.

Зв'язок авторського доробку із важливими науковими та практичними завданнями. Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування транспорту призвело до масштабного зносу основних фондів транспортної інфраструктури.

Станом на 1 січня 2017 року обсяги фінансування транспортного сектору й дорожнього господарства за загальним і спеціальним фондами державного бюджету становлять 17,57 млрд. грн., або 2,57% до фактичних видатків зведеного бюджету України.

Державне фінансування технічного обслуговування та оновлення автомобільних доріг загального користування є недостатнім (лише 16,5% загальної потреби) порівняно з поточними потребами дорожнього господарства. Станом на 2017 р., за оцінкою Укравтодору, потреби дорожнього господарства становлять 40 млрд. грн. на рік.

Державний дорожній фонд України, створений Законом України у листопаді 2016 року, почав функціонувати з 1 січня 2018 року.

У 2016 році доходи ПАТ «Укрзалізниця» становили 78 млрд. грн., прибуток – 320 млн. грн., зокрема 75% чистого прибутку було спрямовано до державного бюджету. Решту чистого прибутку спрямовано до фонду розвитку товариства. Загалом державний бюджет отримав від ПАТ «Укрзалізниця» 6,8 млрд. грн. податків та обов'язкових платежів, ще 8,4 млрд. грн. було перераховано до інших цільових фондів і місцевих бюджетів.

Неотримання в повному обсязі компенсації за пільгові перевезення залізничним транспортом спричинює збитковість пасажирських залізничних перевезень.

Загальна потреба коштів на оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» становить 108,3 млрд. грн., потреба коштів на інфраструктуру залізничного транспорту – 196,7 млрд. грн.

У 2015 році чистий прибуток державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») становив 3,847 млрд. грн., 75% було сплачено до державного бюджету. У 2016 році чистий прибуток ДП «АМПУ» становив 3,854 млрд. грн., а чистий дохід від реалізації – 7,298 млрд. грн. Інвестиції в інфраструктуру досягли 650 млн. грн. (на 55 % більше, ніж у 2015 році).

На реалізацію інвестиційних проектів у морській галузі планується залучити понад 1,2 млрд. дол. США. Водночас ДП «АМПУ» розпочало та реалізує низку інфраструктурних проектів із модернізації і створення стратегічних об'єктів портової інфраструктури загальною сумою 16 млрд. грн.

Міжнародні фінансові інституції відіграють вирішальну роль у розвитку транспортної інфраструктури. Протягом 1994-2016 рр. реалізовано 8 проектів із фінансуванням від Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), Міжнародного банку реконструкції та розвитку (МБРР) загальною вартістю 1368,1 млн. євро, з яких обсяг кредитних коштів становив 1024,37 млн. євро.

Нині на стадії реалізації перебуває 5 спільних проектів з ЄБРР, ЄІБ, МБРР, загальний обсяг кредитних коштів яких становить 2479,08 млн. євро, власних коштів – 94,86 млн. євро, коштів державного бюджету – 250 млн. євро.

Транспортна інфраструктура в Україні потребує понад 30 млрд. євро інвестицій задля забезпечення ефективності безпеки й обслуговування зростаю-

чого попиту на транспортні послуги. Більша частина коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх ресурсів, переважно від міжнародних фінансових інститутів, приватних інвесторів і проєктів державно-приватного партнерства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Транспортна галузь України має велику кількість морських портів і річкових терміналів, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, розвинуту мережу автомобільних шляхів, мережу маршрутів громадського пасажирського транспорту, автобусних станцій і вантажних митних терміналів. Це створює необхідні передумови для задоволення потреб населення у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу. Зокрема, у Чорноморському та Азовському басейнах, а також у дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить близько 230 млн.т на рік. Територією України простягається 1562,6 тис. км судноплавних водних шляхів; функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, які з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 643 км. Залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та сягає близько 19 790 км, з яких 9 354,8 км (47,3%) електрифіковано. В Україні наявна диференційована мережа авіаційних сполучень. Галузь транспорту є важливою частиною економіки, що забезпечує обслуговування як внутрішніх, так і експортних/імпортних, а також транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни.

Пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу і створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи, Азії і Сходу завдяки Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року. Вона забезпечує комплексне бачення глобальних пріоритетів трансмодальної політики та визначає напрями розвитку галузі на період до 2030 року.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Загальними проблемами, що потребують розв'язання, є такі:

- брак фінансування транспортного сектору державної форми власності;
- недосконала фінансова політика, яка призводить до відтоку коштів із підприємств транспортної галузі, зокрема державної форми власності, та не сприяє розвитку галузі;
- недостатній рівень приватних інвестицій у транспортний сектор, обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти інфраструктури, низький рівень інвестиційної привабливості транспортних підприємств;

– неефективне нормативно-правове регулювання питань державно-приватного партнерства;

– значне фінансове навантаження на транспортні підприємства, пов'язані зі здійсненням соціальних пасажирських перевезень;

– невизначеність порядку залучення приватного капіталу для будівництва та реконструкції доріг;

– відсутність механізму контролю ефективності використання коштів, передбачених на ремонт, реконструкцію та будівництво дорожньої інфраструктури;

– відсутність ефективного податкового механізму стимулювання оновлення флоту;

– відсутність механізмів компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

Розв'язання проблем досягатиметься в рамках реалізації таких цілей:

– впровадження довгострокового фінансового планування відповідно до стратегічних пріоритетів, термінів реалізації та життєвого циклу об'єктів, з пріоритезацією проєктів, пов'язаних із мережею TEN-T (Транс'європейські транспортні мережі);

– забезпечення публічності інформації про фінансове планування і використання коштів;

– забезпечення ефективного та цільового використання коштів відповідно до прозорого механізму визначення пріоритетів, зафіксованої економічної вигоди, аналізу витрат і доходів, прозорих правил публічних закупівель;

– забезпечення ефективного нормативно-правового регулювання питань реалізації проєктів державно-приватного партнерства в галузі транспорту;

– залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної галузі, зокрема за проєктами державно-приватного партнерства, та коштів міжнародних фінансових організацій (інституцій);

– розроблення і коригування інноваційних фінансових інструментів та механізмів залучення приватних інвестицій до транспортної галузі (зелених інвестицій, проміжного і проєктного фінансування, включаючи облігації та основні інструменти розподілу ризиків і приросту вартості) з державною підтримкою або підтримкою міжнародних фінансових інститутів;

– забезпечення цільового фінансування транспортної галузі;

– створення економічних механізмів, які сприятимуть оновленню рухомого складу;

– забезпечення стабільного фінансування утримання доріг місцевого значення за рахунок коштів місцевих бюджетів та з частковим фінансуванням з Державного дорожнього фонду;

– запровадження дієвого податкового механізму стимулювання оновлення флоту;

– залучення приватного капіталу у розвиток внутрішнього водного транспорту, зокрема підтримка довгострокових інвестицій в оновлення і будівництво річкових суден;

– визначення стабільних джерел фінансування для обслуговування та експлуатації судноплавних шлюзів.

Отже, щоб розв'язати всі вищезазначені проблеми, треба розглянути питання сталого фінансування транспортного сектору України зсередини.

Новизна. Згідно із Законом України транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби населення і суспільного виробництва у перевезеннях. Місце та роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки задоволення його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах [3].

Методологічне або загальнонаукове значення. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, зокрема для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

«Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» виступає нормативно-законодавчою базою визначення джерел та обсягів фінансування транспортного сектору, враховуючи особливості функціонування різних видів транспорту.

У розроблених стратегіях розвитку різних видів транспорту зазначена можливість залучення приватних інвестицій та розширення державно-приватного партнерства. На засаді практичної реалізації зазна-

чених заходів постають проблеми недостатнього інформаційного забезпечення розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності на транспорті.

Джерела фінансування транспорту поділяються на внутрішні та зовнішні, а також власні, позикові та залучені. Насамперед нами розглянуто зовнішні джерела фінансування транспортного сектору, основними з яких є кошти державного та місцевих бюджетів, міжнародних фінансових організацій, інвесторів, а також кредитні ресурси (табл. 1).

Згідно з наведеними в табл. 1 даними, за останні роки фінансування транспортного сектору України значно погіршилося та є недостатнім для сталого розвитку держави.

Викладення основного матеріалу. Одним із негативних наслідків постійного недофінансування транспортної галузі є руйнування і небезпека втрати стратегічної транспортної мережі. Українська транспортна система не відповідає європейським стандартам, а держава втрачає свій транзитний потенціал [5].

Україна є лідером з експорту соняшникової олії у світі і другим у світі експортером зерна після США, тому модернізована та розвинена транспортна інфраструктура забезпечує швидке та надійне транспортування товарів, отже, прямо впливає на розвиток торгівлі й економіки загалом. Зокрема, 91% від усього обсягу експортованого зерна транспортується морськими шляхами, а основними видами транспортування зерна в морські порти для експорту є залізниця (61%) й дороги (31%). У зв'язку з цим Міністерство інфраструктури України визначило пріоритетні напрями для інвестицій – морські

Таблиця 1

Зовнішні джерела фінансування підприємств транспортного сектору України [4]

Джерела фінансування	Роки				
	2012	2014	2016	2018	2020
Кошти державного бюджету, млн. грн.	12847,9	14202,6	14428,9	23104,2	24748,8
Капітальні інвестиції, млн. грн.	32422,4	18621,8	15368,2	18599,8	19576,6
Поточні фінансові інвестиції, млн. грн.	3042,8	2578,1	2511,8	3526,6	3257,4
Короткострокові кредити банків, млн. грн.	12663,2	11134,8	10491,8	11256,5	10645,4

Таблиця 2

Внутрішні джерела фінансування підприємств транспортного сектору України [4]

Джерела фінансування	Роки				
	2012	2014	2016	2018	2020
Зареєстрований капітал	61986,6	67942,3	290128,3	306658,5	315836,4
Додатковий капітал	99918,4	110190,7	581037,6	433358,6	412645,1
Резервний капітал	1003,4	1621,9	1240,0	1189,6	1278,7
Нерозподілений прибуток	12218,3	20867,1	78190,1	125723,2	132658,5
Доходи майбутніх періодів та відстрочені комісійні доходи від перестраховиків, млн. грн.	3529,5	3603,8	6267,7	5154,9	5756,2
Чистий дохід від реалізації продукції, млн. грн.	127625,7	202510,7	359911,7	425887,2	497674,7
Чистий прибуток (збиток), млн. грн.	3127,7	22591,6	7408,7	16796,7	20658,3

порти і внутрішні водні шляхи, залізничні та автомобільні дороги, очікуючи від інвестицій у розвиток інфраструктури близько 5% ВВП України (приблизно 131,8 млрд. дол. США від ВВП 2014 р.) [4]. Зокрема, дорожня галузь потребує інвестицій обсягом 4,5 млрд. дол. США, морські порти і внутрішні водні шляхи – 2,5 млрд. дол. США, а залізниця – 2,4 млрд. дол. США [6].

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 і власний капітал, структура і обсяг яких наведено в таблиці 2.

Головні висновки. Слід зазначити, що за досліджуваний період власний капітал підприємств транспортної галузі України зазнав значних змін. Позитивна динаміка зростання цих показників свідчить про суттєве нагромадження підприємствами транспортної галузі України своїх власних коштів.

Показники чистого доходу суб'єктів господарювання транспортної галузі України демонструють стаке зростання. Порівняно з показниками 2012 р. (127 625,7 млн. грн.) чистий дохід від реалізації продукції збільшився на 370 049 млн. грн. і становить у 2020 р. 497 674,7 млн. грн. Отже, зовнішніми джерелами фінансового забезпечення транспортної галузі України є міжнародна підтримка, кредитування і державна підтримка підприємств транспортної галузі.

Сучасний стан транспортної галузі України та фінансове забезпечення міського громадського транспорту зобов'язує здійснювати заходи щодо залучення іноземних інвестицій у розвиток галузі. Адже кроки з оновлення рухомого складу громадського транспорту, будівництво нових та реконструкція старих трамвайних і тролейбусних ліній майже не здійснювалася. Така ситуація зумовлена недостатнім фінансовим забезпеченням галузі як на державному рівні, 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.

Значне зростання інвестицій в основний капітал транспорту, на думку авторів статті, взаємопов'язане із процесами децентралізації в Україні. З 2016 року спостерігається збільшення частки бюджетних коштів серед джерел фінансування капітальних інвестицій і частки вкладень із коштів місцевих бюджетів у загальних бюджетних інвестиціях. Саме

із цього року капітальні інвестиції в Україні демонструють потужну динаміку за всіма видами економічної діяльності. Посилення співпраці між державою і приватним сектором, органами 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.

Підсумовуючи все вищезазначене, можна стверджувати, що 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 розвиненою транспортною інфраструктурою є лізинг. Розвиток цього аспекту знайде відображення в останньому розділі статті.

Перспективи використання результатів дослідження. Лізинг упевнено можна назвати одним із головних джерел вирішення проблеми нестабільного фінансування транспортного сектору України, адже він підвищує рівень конкурентоспроможності суб'єкта господарювання транспортної галузі та виводить його на якісно новий рівень на ринку. З макроекономічної точки зору, лізинг – це фінансовий інструмент, який стимулює фінансове забезпечення реновації застарілого рухомого складу та оновлення інфраструктури загалом. Міністерство інфраструктури звернулося до ЄІБ із пропозицією ініціювати у 2020 році новий проєкт «Міський громадський транспорт України II» [7; 8]. У рамках цього проєкту планується надати містам сучасний екологічний транспорт: оновити парки трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також вагони метрополітену міських комунальних підприємств. Ним передбачено реалізацію 21 підпроєкту з розвитку міського пасажирського транспорту в 11-ти містах України. Нині ЄІБ вже погодив виділення фінансування 13-т'юм із зазначених підпроєктів на загальну суму 176,2 млн. євро, які після проведення тендерних процедур (до кінця 2020 року та на початку 2021 року) спрямовуватимуться на придбання понад півтисячі одиниць міського транспорту для комунальних підприємств Запоріжжя, Києва, Луцька, Львова, Одеси, Сум, Тернополя, Харкова та Чернігова.

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

Література

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT3297.html.
2. Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту. Колективна монографія. За редакцією В.Чимшир. Ізмаїл: ДІ НУ «ОМА», 2020. Київ: Міленіум, 2020. 472 с. (Тірон-Воробйова Н.Б. Нові інновації в управлінні морськими водними ресурсами: інтегрований шлях до Європейського Союзу, С. 327-338).
3. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws//232/94-%D0%B2%D1%80>.
4. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Звіт про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення при виконанні Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки. Рахункова палата, 2016. URL: http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16749919/Zvit_15-1.pdf?subportal=main.
6. Інвестиційні можливості України. Кабінет міністрів України, 2015. URL: www.kmu.gov.ua/document/248325848/03_Andriy%20Pyvovarskiy.pdf.
7. Ініційовано другий проект з оновлення міського громадського транспорту в лізинг спільно з ЄІБ. URL: <https://uul.com.ua/2020/iniitsijovano-drugyj-proekt-z-onovlennya-miskogo-gromadskogo-transportu-v-lizyng-spilno-z-yeib>.
8. Підсумки діяльності фінансових компаній, ломбардів та юридичних осіб (лізингодавців) за 2010–2020 роки. URL: <https://nfp.gov.ua>.