



УДК 338.49:330.34

Никифорук О.І., канд. екон. наук
старший науковий співробітник Інституту економіки
та прогнозування НАН України

ІНСТРУМЕНТИ ТА МЕХАНІЗМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД І УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

На основі вивчення зарубіжного досвіду модернізації транспортної інфраструктури обґрунтовано необхідність державної підтримки цієї сфери в Україні. Систематизовано сучасні інструменти та механізми, що застосовують для модернізації та розвитку транспортної інфраструктури в світі. Визначено пріоритетні напрями фінансування транспортної інфраструктури в Україні¹.

К л ю ч о в і с л о в а: транспортна інфраструктура, транспортна стратегія, інструменти та механізми модернізації.

Аналіз останніх публікацій свідчить про таке аксіоматичне визначення місії держави у сфері модернізації та розвитку транспортної системи, як: створення умов для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг, перетворення географічних особливостей країни на її конкурентну перевагу [1, с. 21; 2]. У результаті досліджень, проведених в Інституті економіки та прогнозування НАН України, зроблено ряд загальних висновків щодо умов розробки та реалізації модернізаційних проектів ХХ ст. у країнах світу, а саме: 1) всі проекти модернізації здійснювалися на основі сильного і ефективного втручання і керування держави; 2) економічні і політичні реформи мали ефективно координуватися державою; 3) мистецтво модернізації вимагало і вимагає необхідних кадрів (особистостей), про що передусім турбувалася держава; 4) в модернізаційних проектах ХХ ст. політика держави не могла не домінувати над економікою; 4) успішність проектів модернізації багато в чому залежала від збереження і використання основ національної ідентичності та духовності – маргіналізація останніх або вестернізація суспільства надії на довгостроковий успіх не давала [3, с. 346–347]. Автори наголошують, що викладені висновки не є абсолютно новими, але "...вони і до цього часу залишаються дискусійними в перехідних суспільствах та їх економіках", проте заплановані у першій чверті ХХІ ст. інвестиції в модернізацію інфраструктури дозволяють стверджувати, що інфраструктура господарської системи країн світу роз-

¹ Публікацію підготовлено в рамках НДР "Модернізація виробничої інфраструктури України" (державний реєстраційний номер 0111U004847), що фінансується НАН України.



виватиметься на основі оновленої парадигми – **інфраструктурного підходу**, що є інноваційним методом забезпечення рівноважності та стійкості економічного розвитку держави, оскільки інфраструктура створює середовище життєзабезпечення суспільства, національного господарства, регіону та окремого домогосподарства. Початок ХХІ ст. можна охарактеризувати як період *великої інфраструктурної модернізації* і в розвинених країнах, і в країнах, що розвиваються, про що свідчать заплановані середньорічні обсяги інвестицій у інфраструктуру на перспективу в 2010–2020 рр. (рис. 1). За даними американських експертів, ЄС планує виділити на це понад 300 млрд дол. США, Китай – близько 200 млрд дол., США і Канада – 180 млрд дол. Країни СНД, включаючи Україну, перебувають на рівні країн Середнього Сходу (56 млрд дол.) [4]. У США у 2009 р. було прийнято *Акт відновлення та реінвестування*, згідно з яким виділено нові фонди для транспортної інфраструктури: 8,4 млрд дол. США – на проекти, пов’язані з транзитом, 8 млрд дол. США – на високошвидкісні залізниці, 1,3 млрд дол. США – на модернізацію залізниць Amtrak, 27,5 млрд дол. США – для інфраструктури автомагістралей, 1,1 млрд дол. США – на нові проекти для аеропортів [5, с. 26].

В Індії планується побудувати 7 тис. км нових автодоріг. У Бразилії упродовж наступних 25 років держава планує вкласти 800 млрд дол. в модернізацію енергетичної інфраструктури. У Мексиці прийнято шестирічний Національний інфраструктурний план, згідно з яким 270 млрд дол. буде спрямовано на будівництво і модернізацію 20 тис. км автодоріг, 1500 км нових залізничних ліній, розширення портових потужностей, систем каналізації і водопостачання. Франція в рамках своєї залізничної стратегії збирається вкласти 25 млрд дол. у подальший розвиток високошвидкісних залізниць, побудувавши до 2020 р. іще 4 тис. км нових доріг і подвоївши таким чином існуючу мережу [4]. Проте найбільше швидкісних залізничних ліній – 13 тис. км – планується побудувати в Китаї (рис. 2). Лише у 2009 р. Китай вклав у будівництво швидкісних залізничних магістралей 8 млрд дол., а до 2013 р. в країні діятиме 42 високошвидкісні лінії. Друге місце з великим відставанням від Китаю посідає Іспанія. Іспанська швидкісна система доріг AVE уже зв’язала Мадрид і Малагу – відстань, яка долалася за 24 години, можна проїхати всього за 2,5 години (рис. 1, 2).

У табл. 1 наведено внесок транспорту в економіку окремих країн світу з погляду валової доданої вартості в транспортній галузі і складському господарстві як частки від ВВП. Інтерпретація даних показує, що кожен долар, інвестований у транспорт урядами, приватними інвесторами може мати ефект мультиплікатора, що виходить далеко за рамки безпосередньо комерційних вигод від перевезення пасажирів і товарів. У більшості країн Азії на транспортну галузь припадає значна частка ВВП, однак капіталовкладення і витрати на обслуговування транспортної інфраструктури залишаються на доволі низькому рівні. Аналогічна ситуація і в Україні, де капіталовкладення у транспорт становлять 2,1% від ВВП (у середньому за період 2005–2010 рр.), проте валова додана вартість транспортної галузі досягає 9,1% від ВВП (у фактичних цінах).

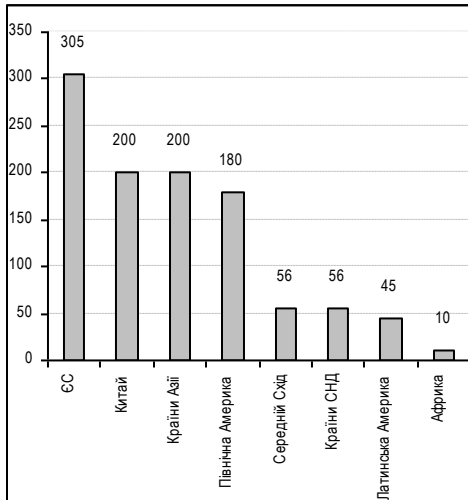


Рис. 1. Заплановані середньорічні обсяги інвестицій в інфраструктуру в 2010–2020 рр., млрд дол. США

Джерело: Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста / В.Кондратьев [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.perspektivy.info/print.php?ID=67861>>.

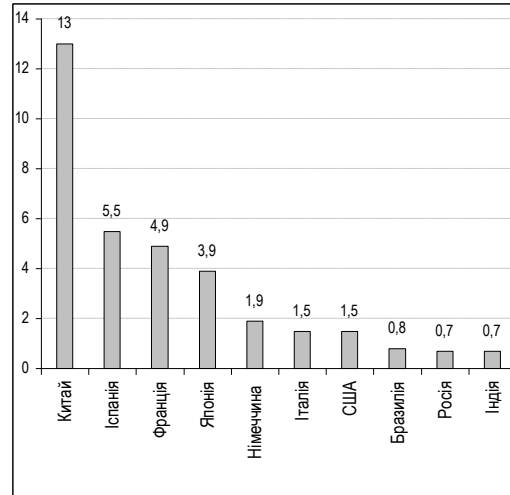


Рис. 2. Заплановані обсяги будівництва залізничних доріг на період до 2025 р., тис. км

Джерело: Infrastructure 2010. Investment Imperative. – P. 21 [Електронний ресурс] / Urban Land Institute and Ernst & Young. – Wash. D.C., 2010. – Доступний з : <<http://www.uli.org/sitcore/~media/Documents/ResearchAndPublications/Reports/Infrastructure/IR2010.ashx>>.

Таблиця 1

Капіталовкладення і витрати на обслуговування транспорту порівняно з ВДВ у транспортній галузі

Країна	Капіталовкладення і витрати на обслуговування транспортної галузі, % від ВВП	ВДВ транспортної галузі, % від ВВП
Бангладеш	1,2	9,7
Індія	2,3	4,8
Іран	1,6	6,7
Казахстан	2	11
Камбоджа	1	7
Китай	4	5,7
Монголія	2,1	13
Сингапур	0,9	6,3
Таїланд	3,9	8
Японія	2	6,4
Російська Федерація	4,1	8,3
Україна	2,1	9,1

Джерело: Транспорт и развитие: оценка роли транспорта в экономическом и социальном развитии [Електронний ресурс] / Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ; Комитет по транспорту. – Доступний з : <<http://www.un.org/ru/development/surveys/economic.shtml>>; для України розраховано за: Статистичний щорічник за 2010 рік / Державна служба статистики України. – К. : ТОВ "Август трейд", 2011. – 560 с.; Транспорт і зв'язок України – 2010 : стат. зб. – Державна служба статистики України, 2011. – 268 с.

Динаміка обсягів інвестицій в основний капітал транспортного сектора в Росії і в країнах ЄС як відсоток від ВВП з усіх джерел фінансування та з бюджету цих країн демонструє подібні тренди (рис. 3). Проте, якщо в Росії частка інвестицій в основний капітал із федерального бюджету становить 1/4 інвестицій із усіх джерел фінансування, то в країнах ЄС вона досягає 1/3, поступово збільшуючись до 1/2 інвестицій на початок 2011 р. з усіх джерел фінансування. Зберігаючи достатньо високу частку інвестицій із бюджету країн ЄС, вони тим самим забезпечують активну участь держави у створенні, розвитку і обслуговуванні транспортної інфраструктури. На сучасному етапі держава там виступає як: 1) власник і провайдер транспортної інфраструктури; 2) регулятор функціонування транспортної інфраструктури; 3) джерело підтримки відносно інвестування і формування необхідних інституційних умов функціонування транспортної інфраструктури.

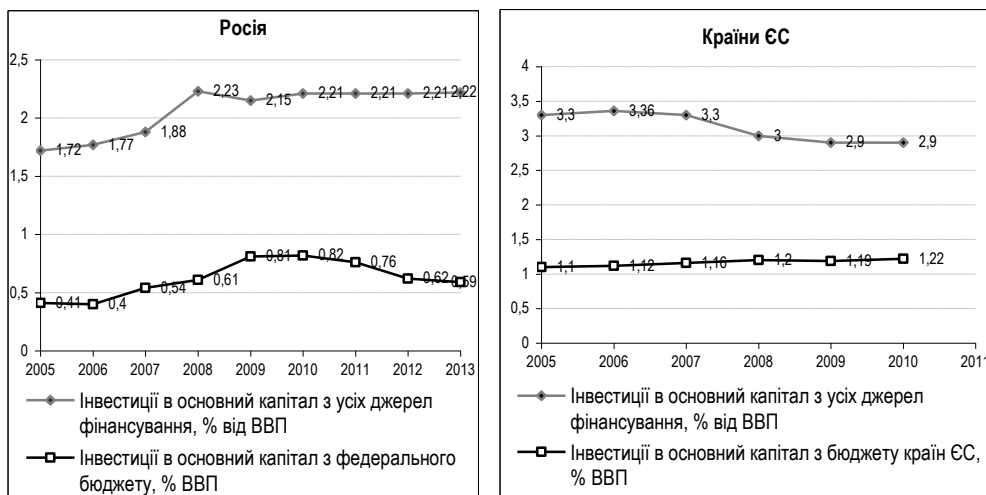


Рис. 3. Інвестиції в основний капітал транспортного сектора в Росії і країнах ЄС, % від ВВП

Джерело: Стратегия развития транспортной системы России: современные акценты и приоритеты. Презентация заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.Н.Недоседова 11 апреля 2011 г. [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.mintrans.ru>>.

В Україні ситуація дещо інша (рис. 4): якщо сукупні обсяги інвестицій з усіх джерел інвестування в транспортний сектор в середньому за останні шість років становлять 2,1% від ВВП, що можна порівняти з Росією, то інвестиції в транспорт за рахунок державного бюджету набагато менші, ніж у країнах ЄС та Росії, і становлять лише від 1/9 до 1/10 загального обсягу інвестицій з усіх джерел, що свідчить про невеликий пріоритет транспортного сектора для державних видатків. Інвестиції, які вкладаються безпосередньо в функціонування транспортної інфраструктури, перебувають на рівні 0,42% від ВВП у 2006 р. – 0,77% у 2010 р.

Динаміка трендів обсягів інвестицій в основний капітал транспортного сектора за підсекторами (рис. 5) показує, що найбільший обсяг інвестицій отри-

мують наземні види транспорту (агрегований показник "інвестиції в діяльність наземного транспорту" є сумою показників інвестицій у: 1) діяльність залізничного транспорту, 2) діяльність іншого наземного транспорту (міського та автодорожнього) та 3) діяльність трубопровідного транспорту) – від 6 до 10% від сукупного обсягу інвестицій у транспортний сектор, на другому місці за обсягом отриманих інвестицій перебуває підсектор "додаткові транспортні послуги та допоміжні операції", який агрегує наступні показники: "транспортне оброблення вантажів; складське господарство", "функціонування транспортної інфраструктури", "послуги з організації подорожувальників" та "організація перевезення вантажів" – 4,7% в середньому за період 2006–2010 рр.

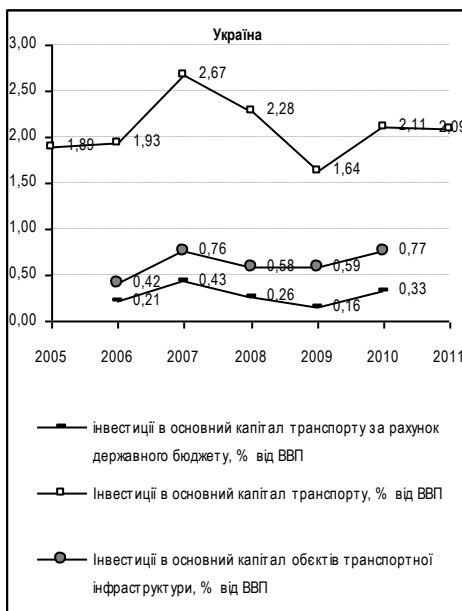


Рис. 4. Динаміка інвестицій в основний капітал транспорту в Україні, % від ВВП

Джерело: розраховано за: Статистичний щорічник за 2010 рік. Державна служба статистики України. – К. : ТОВ "Август трейд", 2011. – 560 с. – С. 25; Статистичні бюлетені "Капітальні інвестиції в Україні" за 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 роки.

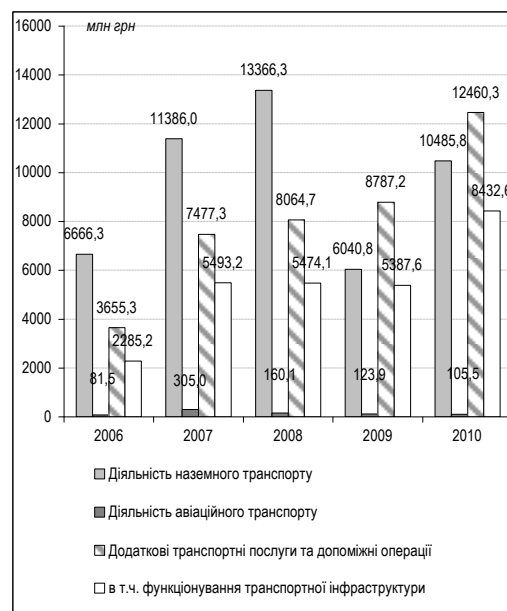


Рис. 5. Динаміка інвестицій за підсекторами транспорту, млн грн

Джерело: розраховано за: Статистичний щорічник за 2010 рік. Державна служба статистики України. – К. : ТОВ "Август трейд", 2011. – 560 с. – С. 25; Статистичні бюлетені "Капітальні інвестиції в Україні" за 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 роки.

Звернемо увагу на показник "обсяги інвестицій в функціонування транспортної інфраструктури"² в динаміці: обсяги в 2007–2009 рр. коливаються в межах 5,3–5,4 млрд грн, і в 2010 р. досягають 8,4 млрд грн. Якщо взяти до уваги, що будівництво 1 км швидкісної автотраси у світі становить від 4 до 6–

² Сам показник "Функціонування транспортної інфраструктури" за Класифікатором видів економічної діяльності (2005) агрегує такі показники: "функціонування інфраструктури залізничного транспорту", "функціонування інфраструктури автомобільного та міського транспорту", "функціонування інфраструктури водного транспорту", "функціонування інфраструктури авіаційного транспорту".



7 млн дол. США [6] і 1 км високошвидкісної залізниці – 30–35 млн дол. США, то виділення коштів в Україні в межах 0,5–1 млрд дол. США на всю інфраструктуру щорічно можна назвати "виживанням" – ані про модернізацію, ані про розвиток та нове будівництво взагалі не йдеться.

Останні три роки поживалення процесів оновлення транспортної інфраструктури відбувалося відповідно до прийнятої Державної цільової програми підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. із футболу, затвердженої Постановою КМУ № 357 від 14 квітня 2010 р. На період 2009–2013 рр. в Україні заплановано і частково виконано 62 проекти в транспортному секторі загальною вартістю 171 млрд грн, які реалізуються на 81,9% за рахунок залучених коштів, на 15,6% – власних коштів підприємств транспорту, на 2,52% – за рахунок місцевого і державного бюджетів. Найбільше проектів виконується в авіаційному транспорті – 21, загальною вартістю – 59,6 млрд грн, морському транспорті – 21, загальною вартістю – 29,2 млрд грн, залізничному транспорті – 13, загальною вартістю – 27,5 млрд грн, автомобільному транспорті – 3, загальною вартістю – 866 млн грн (табл. 2).

Таблиця 2

**Проекти в секторі "транспорт" на період 2009–2013 рр.,
за джерелами фінансування**

Проекти в секторі "транспорт"	Кількість проектів	Загальна вартість проектів, млн грн	у т. ч. за джерелами фінансування:			
			залучені кошти, % від загальної вартості	власні кошти, % від загальної вартості	місцевий бюджет, % від загальної вартості	державний бюджет, % від загальної вартості
Усього	62	171 545	<u>140 472</u> 81,9	<u>26 730</u> 15,6	<u>39</u> 0,02	<u>4 304</u> 2,5
із них проекти: авіаційного транспорту	21	59 637,9	<u>55 403,0</u> 92,9	<u>1 397,2</u> 2,3	<u>38,6</u> 0,1	<u>2 799,1</u> 4,7
морського транспорту	21	29 282,6	<u>24 063,0</u> 82,2	<u>5 219,6</u> 17,8	-	-
залізничного транспорту	13	27 525,8	<u>10 294,4</u> 37,4	<u>16 548,2</u> 60,1	-	<u>683,2</u> 2,5
автомобільного транспорту	3	866,3	<u>30,3</u> 3,5	<u>23,0</u> 2,7	-	<u>813</u> 93,8
у т. ч. в рамках підготовки до Євро-2012	24	23 895	<u>6 320</u> 26,4	<u>14 870</u> 62,2	<u>38</u> 0,2	<u>2 667</u> 11,2

Джерело: розраховано автором за даними Мінінфраструктури України за відповідні роки.

Загалом в Україні відзначалася активність щодо стратегічного планування модернізації інфраструктурних об'єктів у сфері ЖКГ, транспорту, промисловості, про що свідчить, насамперед, Послання Президента України "Модернізація України – наш стратегічний вибір" у 2011 р. та інші документи стратегічного характеру [7], хоча системних даних про заплановані обсяги інфраструктурних інвестицій на довгострокову або хоча б середньострокову перспективу та їхню ефективність немає.



Немає цих даних і в Транспортній стратегії України до 2020 року, що прийнята наприкінці 2010 р. Зазначена Транспортна стратегія України до 2020 року не містить жодних цільових індикаторів модернізації і розвитку, не має зв'язку з довгостроковою стратегією розвитку України принаймні до 2020 р. Як зазначено в дослідженні [8, с. 58], в Україні "не побудовано комплексну систему фінансового забезпечення реалізації стратегічних програм розвитку. Державні цільові і бюджетні програми в умовах, коли за теорією вони є невід'ємними елементами програмно-цільового методу планування, майже не корелюють між собою". Показники ефективності і результативності бюджетних програм мають переважно формальний характер, отже, "державна, витрачаючи бюджетні кошти на реалізацію інвестиційних проектів, не визначилася з тим, що вона планує отримати для суспільства в результаті такого фінансування". На думку І.Запатріної, має бути "сформована Національна програма капітальних інвестицій на середньостроковий період, складовими котрої повинні стати: перелік інвестиційних проектів, реалізація яких здійснюватиметься із залученням бюджетних коштів і під державним контролем; організаційні заходи з реалізації програми; механізми моніторингу реалізації програми; фінансові джерела і бюджетні механізми реалізації програми; інституційна структура, що забезпечуватиме моніторинг реалізації програми і підготовку пропозиції стосовно коригування за результатами моніторингу).

Саме тому, що не існує Національної програми капітальних інвестицій, невідомо, які кошти в сукупності запланувала Україна на модернізацію інфраструктури і за рахунок яких механізмів та інструментів залучення ця модернізація відбуватиметься.

Наведемо класифікацію всіх методів щодо модернізації і розвитку транспорту (рис. 5), які виділено нами під час аналізу транспортних стратегій і спеціалізованої літератури [9–14]: *методи стратегічного управління*, у тому числі: а) методи прямого впливу: бюджетне фінансування транспортної інфраструктури, пряме субсидування транспортних організацій, організація системи державного регулювання і підтримки діяльності через управлінські структури, управління окремими елементами інфраструктури як природними монополіями: контроль за ціноутворенням і тарифне регулювання. Держава встановлює правила визначення і введення тарифів, обов'язковий рівень тарифів і максимальний рівень рентабельності для окремих видів діяльності; б) методи опосередкованого впливу: надання субсидій і податкових пільг, введення в дію режиму вільних економічних зон для об'єктів інфраструктури, наприклад, у портах, транспортно-логістичних центрах. До цієї ж групи методів можна віднести й введення додаткових податків для акумулювання коштів у спеціальних фондах для національних і регіональних програм розвитку транспортної інфраструктури; *методи фінансового менеджменту*, у тому числі: організацію системи платежів для користувачів об'єктами транспортної інфраструктури, у першу чергу, для вантажних машин великої вантажопідйомності, здійснення на практиці принципу "користувач повинен платити"; залучення інвестицій через використання інструментів



Рис. 5. Система методів із модернізації та управління транспортної інфраструктури

Джерело: систематизовано автором.

публічно-приватного партнерства й розвиток системи державних гарантій і покриття ризиків фінансування в об'єкти транспортної інфраструктури; проектне фінансування великих інвестиційних проектів, покриття ризиків фінансування державними гарантіями, розвиток інфраструктурних облігацій; *нормативно-правові і ліцензійні методи:* визначення прав і відповідальності суб'єктів ринку транспортних послуг, формування мінімальних вимог до кваліфікації співробітників і самих транспортних перевізників, стандартів діяльності, правил безпеки та якості послуг, що надаються. Сюди ж відноситься необхідність узгодження планів розміщення й розвитку транспортної інфраструктури з політикою прогнозування потреб і планування землекористування, соціальної й освітньої системи, науково-методичне забезпечення функціонування суб'єктів інфраструктури; *інформаційні методи:* проведення досліджень для розвитку технологій і наступної передачі їх транспортним організаціям з метою підвищення безпеки руху й поліпшення умов



експлуатації устаткування і залучення зовнішніх експертів для аналізу місцевих проблем і визначення ефективності заходів чинної транспортної політики з урахуванням зарубіжного досвіду щодо дій у аналогічних ситуаціях, а також для надання технічного сприяння при впровадженні *інституціональних* й організаційних реформ, різних заходів щодо поліпшення роботи регулюючих органів та існуючих норм ділової активності. Для практичної реалізації наведених методів дуже важливе створення єдиного інформаційного простору й ведення відповідної статистики, а також загалом постійна аналітична діяльність.

Логіка розвитку й світова практика свідчать, що для досягнення цілей транспорту, як і будь-якого іншого об'єкта управління, необхідні чіткі принципи й діючі механізми їхньої реалізації. Крім того, для комплексного подолання інфраструктурних обмежень на транспорті недостатньо використання тільки одного інструментарію. Координація дій, як правило, здійснюється на основі розроблення та здійснення стратегій розвитку транспорту і відповідних програм, які є дієвим інструментом модернізації інфраструктури за їхнього дійсного виконання.

Необхідно зазначити, що *Транспортна стратегія України як системний документ* була прийнята Розпорядженням КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р. [15]. Чинний документ містить опис мети стратегії (визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення), основні принципи та напрями реалізації Стратегії. Проте відповідно до чинного законодавства *розробці стратегії* (національної, регіональної, регіонально-галузевої, локальної) має передувати якісний та обґрунтований прогноз економічного і соціального розвитку (держави, галузі, міста). Ця Транспортна стратегія *не ґрунтується* на жодному довгостроковому прогнозі соціально-економічного розвитку держави або прогнозі розвитку транспортної галузі. В документі не запропоновано концепцію конкурентоспроможності транспорту і транспортних послуг, не структуровано цілі та конкретні показники для оцінки реалізації цілей стратегії, не застосовано сценарний підхід, використаний у зарубіжних транспортних стратегіях, наприклад, у Транспортній стратегії Російської Федерації до 2030 року – подібному, проте значно ґрунтовнішому документі [16]. Так, у Росії діють розроблені в рамках Транспортної стратегії Російської Федерації на період до 2030 р., а також Стратегії розвитку залізничного транспорту до 2030 р. і Концепції розвитку мережі аеропортів Російської Федерації на період до 2020 року спеціальні федеральні цільові програми, спрямовані на поліпшення транспортної інфраструктури. У прийнятій в 2008 р. Стратегії розвитку залізничного транспорту до 2030 року для розвитку залізничного транспорту передбачено такі *фінансові механізми* [17]: 1) виділення коштів федерального бюджету в рамках довгострокових цільових програм; 2) виділення



коштів федерального бюджету на участь у інвестиційних проектах на умовах публічно-приватного партнерства; 3) введення інвестиційної складової у вантажних тарифах відкритого акціонерного товариства "Російські залізниці" для реалізації інфраструктурних проектів; 4) установлення на окремих ділянках нових тарифів, що забезпечують повернення вкладених у їхнє будівництво коштів; 5) пошук та ухвалення інших форм державної підтримки відповідно до законодавства Російської Федерації. При цьому для будівництва високошвидкісних магістралей можлива розробка спеціального механізму фінансування на умовах публічно-приватного партнерства".

Незалежно від того, приватний чи державний сектор здійснює інфраструктурні інвестиції, одним із ключових чинників виступають джерела їхнього фінансування, які чинять вирішальний (у тому числі негативний) вплив на макроекономічні показники розвитку. Наприклад, позики із зарубіжних джерел під високі відсотки в іноземній валюті здатні істотно знижувати рентабельність проектів. З іншого боку, внутрішні інфраструктурні позики можуть ускладнити для приватних компаній фінансування інших проектів і викликати загальне скорочення інвестицій приватного сектора. Тому в кожному конкретному випадку необхідно проводити ретельний аналіз можливих *сценаріїв фінансування інфраструктурних проектів* із метою мінімізації можливих збитків для економіки. Цікавою в цьому сенсі є практика фінансування дорожнього будівництва у КНР [6]: вартість будівництва 1 км швидкісної автотраси становить близько 4 млн дол. США, фактичні строки будівництва дороги протяжністю 500 км – 2–3 роки. У 2005 р. у сукупному обсязі інвестицій в дорожнє будівництво (70 млрд дол. США) на центральний бюджет припало 15%, на бюджет місцевих урядів – 25%. Ще 10% капіталовкладень ідуть із спеціального фонду, який формується за рахунок податку на купівлю автомобілів. Приблизно 40% забезпечують кредити банків розвитку, решта – приватні інвестиції і випуск цінних паперів. Вартість проїзду платними автомагістралями в КНР становить близько 7,5 цента за 1 км для вантажівок і 9,5 цента для легкових автомобілів. Інша частина зборів (майже 60%) після погашення кредитів і розрахунків із центральним банком залишається у місцевих урядів, які несуть в подальшому експлуатаційні витрати.

Загалом сукупність можливих інструментів фінансування транспортної інфраструктури виглядає так: ***використання коштів державного і місцевого бюджетів***, які формуються із *загальнодержавних податків і зборів* (наприклад, частина податків на прибуток іде на фінансування транспортної інфраструктури), *спеціальних податків* (податки на бензин, збір за реєстрацію автомобіля, податок на транспортні засоби, податок на користувачів автостради тощо), *спеціальних зборів*, наприклад, за користування об'єктами транспортної інфраструктури (перспективною сферою для організації ринків є продаж на аукціонах прав на посадку повітряних суден у перевантажених аеропортах), *штрафів*, які стягуються за порушення раніше встановлених правил і процедур; ***використання власних коштів підприємств і їхніх структурних підрозділів***; до основних інструментів залучення коштів на довгостро-



ковій і короткостроковій основі відносяться: **використання кредитів банків та інших кредитних установ** (зовнішніх і внутрішніх), а саме банківські інвестиційні кредити; синдиковані кредити; іноземні кредити, проектне і мезонінне фінансування³; **облігаційні позики**: випуск облігацій внутрішньої і зовнішньої позики, єврооблігацій; інфраструктурних облігацій; **залучення акціонерного капіталу; лізинг; публічно-приватне партнерство** – основними цілями його використання у транспортній сфері є вирішення фінансових проблем і модернізація транспортної інфраструктури, державне керування й підвищення якості сектора через концесійні угоди (табл. 3).

Більшість із цих інструментів має практику застосування, деякі закріплено на законодавчому рівні, в тому числі в Україні. Однак, незважаючи на різноманіття інструментів, досі українські компанії транспортного сектора надають перевагу такому класичному виду позичання фінансів, як банківський кредит. Основними потенційно доступними джерелами для проектів у транспортному секторі є місцеві банки, міжнародні банки та інвестори, місцеві інституційні інвестори (пенсійні фонди, страхові компанії).

Перспективним інструментом залучення довгострокового фінансування масштабних інфраструктурних проектів є емісія боргових цінних паперів (облігації, єврооблігації, інфраструктурні облігації) під конкретні інфраструктурні проекти. Поки що цей інструмент не поширений в Україні, ця практика лише запроваджується. Однак, враховуючи переваги цього інструменту порівняно з іншими кредитними продуктами, можна розглядати його як перспективне джерело додаткових інвестиційних ресурсів і для України як суверенної держави, і для банків України та корпоративного сектора. Так, Укрзалізниця скористалася цим інструментом і наприкінці 2011 р. випустила корпоративні облігації на 1700 млн грн під 14,5% строком погашення 28–29.10.2014, а саме Південна дорога – на суму 300 млн грн, Львівська – на 200 млн грн, Одеська – на 200 млн грн, Донецька – на 200 млн грн і 300 млн грн, Південно-Західна – на 300 млн грн.

³ Одним із класичних прикладів "чистого" ПФ є проект "Євротунелю", що з'єднав Велику Британію з європейським континентом. Це перший випадок реалізації такого великого проекту, що відноситься до розряду інфраструктурних, на основі приватного капіталу навіть без залучення державних гарантій. Була створена спеціальна проектна компанія, акціонерний капітал якої в розмірі 10 млрд фр. франків було мобілізовано за рахунок емісії франко-британських цінних паперів. Проектній компанії було надано міжнародний кредит у сумі 50 млрд фр. франків (основний кредит – 40 млрд фр. франків і резервний кредит на умовах stand-by – 10 млрд фр. франків). Загальний обсяг фінансування проекту становив 60 млрд фр. франків. Синдикований кредит надавали 198 банків, гарантами виступали 50 міжнародних банків. Кредит надано на умовах обмеженої відповідальності позичальника і погашення його передбачається тільки за рахунок надходжень від доходів проекту. За ризики за основним кредитом (термін погашення якого 18 років) передбачається виплата маржі в розмірі 1,25% річних понад базову ставку в період до завершення будівництва об'єкта, 1% річних – після введення об'єкта в експлуатацію; 1,25% річних – після трьох років функціонування об'єкта в тому випадку, якщо не будуть виконані умови кредитної угоди за показниками окупності проекту. Кредитна угода набула чинності лише після підписання на прийнятних для банківського консорціуму умовах основних договорів і угод (концесія, підряд на будівництво, про банківські гарантії, з питань експлуатації об'єкта тощо). Частина зобов'язань за ризиками за кредитним договором було покладено на компанію-позичальника (за термінами введення об'єкта; щодо забезпечення додаткового фінансування з інших джерел у разі виходу за межі кошторису тощо).



Сукупність можливих інструментів фінансування модернізації і розвитку транспортної інфраструктури

№	Можливі інструменти інвестування	Коротка характеристика
I.	Кошти державних і місцевих бюджетів, які формуються з таких стягнень:	Надання безкоштовного фінансування з бюджету для важливих інфраструктурних об'єктів або бюджетні кредити на умовах повернення, цільові інвестиційні програми, фінансування з державних залучених коштів
а)	загальнодержавні податки та збори	Податок на прибуток підприємств та інші податки
б)	спеціальні збори	Збори, наприклад, за користування об'єктами транспортної інфраструктури (плата за користування залізничною інфраструктурою)
в)	штрафи	Стягуються за порушення при користуванні об'єктами транспортної інфраструктури
II.	Власні кошти підприємств і їхніх структурних підрозділів	Тарифи, прибуток, амортизаційні відрахування, накопичені грошові кошти
	тарифи	Регульовані тарифи мають включати інвестиційну складову, що закладена саме для потреб інвестування об'єктів транспортної інфраструктури
III.	Кредити банків та інших фінансових установ	Мають поділ на зовнішні та внутрішні джерела
а)	банківські інвестиційні кредити	В Україні мають широке застосування для фінансування транспортної інфраструктури
б)	синдиковані, або консорціальні кредити	Надаються на умовах угоди двох і більше кредитних інститутів між собою спільно надати кредит позичальнику
в)	проектне і мезонінне фінансування	Проектне фінансування є різновидом інвестиційного кредиту. Це інструмент кредитування проектів, за якого велика частина повернення позикових коштів здійснюється за рахунок грошового потоку, який виробляється самим проектом. Мезонінне фінансування надається в невеликих обсягах (10–20%) від загального проектного фінансування. Це одне з джерел фінансування, за якого інвестор надає кошти у вигляді боргового фінансування з одночасним придбанням опціону на залучення акцій позичальника в майбутньому за визначеною ціною за певних умов
IV.	Облігаційні позики	
	сек'юритизація активів, а саме випуск: 1) облігацій для внутрішнього ринку, 2) облігацій для зовнішнього ринку, наприклад єврооблігацій (євробондів), 3) інфраструктурних облігацій	1. Відбувається через емісію цінних паперів для розміщення на внутрішньому фондовому ринку. 2. Єврооблігації випускаються позичальником при отриманні кредиту на євrorинку: суверенні, банківські, корпоративні, муніципальні. 3. Облігації, що випускаються спеціально для фінансування об'єктів інфраструктури, зі строком обертання від 15 до 20 років
V.	Акціонування	Участь в уставному капіталі або корпоративне фінансування. Через продаж акцій забезпечується найбільший ефект відносно обсягів залучення коштів. Створення акціонерних товариств в Україні продиктовано потребою в акумуляції коштів для вирішення господарських питань
VI.	Лізинг	У ситуації, коли середньострокові та довгострокові кредити недоступні, лізинг дає реальну можливість вирішенні проблеми інвестицій у модернізацію об'єктів транспортного сектора
VII.	Публічно-приватне партнерство	Є механізмом інвестування транспортних проектів і потребує детального вивчення

Джерело: складено автором за: Драчев П.Т. Транспортная стратегия Сибири и Дальнего Востока / П.Т.Драчев, В.А.Кноль. – Новосибирск : Наука, 2004. – 520 с. – С. 125–129; Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Електронний ресурс]. – Доступний з : <http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=439>.



Платіжним агентом за цими паперами є УкрСіббанк, який уже виплатив доход за перший купонний період 31.01.2012 р. Укрзалізниця також може залучити до 850 млн дол. США через випуск єврооблігацій, а саме Донецька залізниця має наміри випустити і розмістити на міжнародних ринках облігації на суму 225 млн дол. США, Південна – на 250 млн дол. США, Одеська – на 125 млн дол. США, Придніпровська – на 175 млн дол. США⁴.

Інфраструктурні облігації (інфраоблігації) мають перспективи для нового будівництва інфраструктурних об'єктів в Україні. Вони можуть бути випущені спеціальною проектною компанією (SPV) на основі концесійних угод між державою і компанією-концесіонером (емітентом) у вигляді боргових зобов'язань окремих і синдікованих інвестиційних проектів із гарантією держави, регіону або крупного фінансового інституту. Експерти відзначають [18], що для інфраоблігацій характерні наявні переваги, які роблять їх привабливішими для інвесторів порівняно з іншими цінними паперами, що випущені на такий само довгий або навіть коротший строк, але при цьому вони приносять інвесторам вищі доходи. Привабливість таких облігацій порівняно з іншими інструментами може бути досягнута за рахунок податкових пільг або інших гарантій держави, що надаються як за основною сумою боргу за облігаціями, так і за доходами з облігацій, котрі отримують інвестори за надання коштів на реалізацію проекту.

Для поліпшення кредитної якості інфраоблігацій державні органи можуть: прийняти увесь ризик дефолту; обмежити свою відповідальність частиною податкових надходжень (доходів); застрахувати випуск облігацій або придбати акредитив, якщо такі інструменти економічно доступні, або здійснювати внески для фінансування багаторічних резервів, що створюються для обслуговування боргу або субсидування процентних рахунків облігацій.

Висновки

1. Світовий досвід свідчить про активну участь держави у створенні, розвитку та обслуговуванні транспортної інфраструктури. Держава на сучасному етапі виступає як: 1) власник і провайдер транспортної інфраструктури; 2) регулятор функціонування транспортної інфраструктури; 3) джерело підтримки відносно інвестування і формування необхідних інституційних умов функціонування транспортної інфраструктури.

2. Хоча в Україні відзначається активність щодо стратегічного планування модернізації інфраструктурних об'єктів у сфері ЖКГ, транспорту, промисловості, системних даних про заплановані обсяги інфраструктурних інвестицій на довгострокову або хоча б середньострокову перспективу та їхню ефективність немає. Сукупні обсяги інвестицій у розвиток транспортного сектора в Україні з усіх джерел інвестування щорічно (в середньому за останні шість років – 2005–2011 рр.) становлять 2,1% від ВВП – майже як у Росії, проте інвестиції в транспорт за рахунок державного бюджету набагато менші, ніж у країнах ЄС та Росії і становлять лише від 1/9 до 1/10 загального обсягу

⁴ За матеріалами журналу "Транспорт". – 2012. – 1 лютого. – № 5 (693). – С. 21–23.



інвестицій з усіх джерел, що свідчить про невеликий пріоритет транспортного сектора для державних видатків. Інвестиції, що вкладаються безпосередньо в функціонування транспортної інфраструктури, перебувають на рівні 0,4–0,8% ВВП.

3. Інтенсифікація процесів модернізації в транспортному секторі в останні три роки відбулася відповідно до підготовки до проведення фінальної частини чемпіонату з футболу Євро-2012 в Україні через Державну цільову програму та інші нормативно-правові акти: так на період 2009–2013 рр. в Україні було заплановано і частково виконано 62 проекти в транспортному секторі загальною вартістю 171 млрд грн, які реалізуються *на 81,9% за рахунок залучених коштів (переважно міжнародних фінансових організацій)*, на 15,6% – за рахунок власних коштів підприємств транспорту, і лише на 2,52% – за рахунок місцевого і державного бюджетів.

Саме тому слід визначити такі перспективні напрями фінансування транспортного сектора в Україні для потреб модернізації і розвитку на середньострокову перспективу:

– збільшення частки бюджетного фінансування (хоча б до рівня Російської Федерації і в перспективі до рівня країн ЄС) і збереження фінансової відповідальності держави за стан систем безпеки і базової транспортної інфраструктури;

– розширення інструментів для фінансування транспортної інфраструктури, а саме, окрім використання цільових позик для прискорення вирішення питань, пов'язаних із вузькими місцями, і створення відсутніх ланок в опорній транспортній мережі, можливе застосування таких фінансових інструментів, як емісія боргових цінних паперів (інфраоблігацій, єврооблігацій); проектне і мезонінне фінансування, синдиговані або консорціальні кредити;

– розробка механізмів публічно-приватного партнерства для потреб модернізації транспорту, а саме широке застосування концесій, а також проектного фінансування; доцільне введення часткової оплати за використання окремих елементів транспортної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Кузнецова А.И. Инфраструктура. Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты инфраструктурного обустройства. Геоэкономический поход / А.И.Кузнецова. – М. : Комкнига. – 2006. – 456 с.

2. Бугроменко В.Н. Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры / В.Н.Бугроменко [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://ooliderclimat.ru/sinergnet.htm>>.

3. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / за ред. акад. НАН України В.М.Гейця. – К. : Ін-т екон. та прогнозув. ; Фенікс, 2003. – 1008 с. – С. 346–347.

4. Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста / В.Кондратьев [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.perspektivy.info/print.php?ID=67861>>.



5. Infrastructure 2010. Investment Imperative [Електронний ресурс] / Urban Land Institute and Ernst & Young. – Wash. D.C., 2010. – Доступний з : <<http://www.uli.org/sitcore/~media/Documents/ResearchAndPublications/Reports/Infrastructure/IR2010.ashx>>.
6. Салицкий А.И. Взаимодействие с КНР как средство модернизации экономики стран ЕвразЭС / А.И.Салицкий, В.В.Таций // Евразийская экономическая интеграция. – 2009. – № 2(3). – С. 4–11.
7. Модернізація України – наш стратегічний вибір. Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. – К., 2011. – 416 с.
8. Запатріна І.В. Розвиток системи державного капітального інвестування в Україні / І.В.Запатріна // Фінанси України. – 2009. – № 4. – С. 53–64.
9. Драчев П.Т. Транспортная стратегия Сибири и Дальнего Востока / П.Т.Драчев, В.А.Кноль. – Новосибирск : Наука, 2004. – 520 с.
10. Federal transport infrastructure plan 2003 [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.bmvbs.de/en/Transport/Integrated-transport-policy>>.
11. Scenarios of European Transport Futures in a Global Context Project "Technology Opportunities and Strategies towards Climate friendly" transport [Електронний ресурс]. – Доступний з : <http://www.toscaproject.org/FinalReports/TOSCA_WP6_Scenarios.pdf>.
12. Transportation Vision for 2030. Ensuring personal freedom and economic vitality for a Nation on the move. U.S. Department of Transportation Research and Innovative Technology Administration [Електронний ресурс]. – Доступний з : <http://www.rita.dot.gov/publications/transportation_vision_2030/pdf/entire.pdf>.
13. Sessa C. and Enei R. (2009) EU transport demand: Trends and drivers ISIS, paper produced as part of contract ENV.C.3/SER/2008/0053 between European Commission Directorate-General Environment and AEA Technology plc [Електронний ресурс]. – Доступний з : <www.eutransportghg2050.eu>.
14. National infrastructure plan 2011. New Zealand [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.infrastructure.govt.nz/plan/2011/nip-jul11.pdf>>.
15. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, ухвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс] // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92 (10.12.10). – Доступний з : <<http://ovu.com.ua/articles/8664-pro-shvalennya-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-n>>.
16. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р [Електронний ресурс]. – Доступний з : <<http://www.uao-lipetsk.ru/397/98/315.htm>>.
17. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Електронний ресурс]. – Доступний з : <http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=439>.
18. Китченко В. Структурный инструмент для инфраструктурных проектов [Електронний ресурс] / В.Китченко. – Доступний з : <<http://www.rcb.ru/ol/2012-01/17490/>>.

Надійшла до редакції
28.02.2012 р.