
Е. И. НИКИФОРУК,
кандидат экономических наук,
завотделом,
Л. Ю. ЧМЫРЕВА,
научный сотрудник,
Н. А. ФЕДЯЙ,
научный сотрудник

*Отдел развития производственной инфраструктуры
ГУ “Институт экономики и прогнозирования НАН Украины”
(Киев)*

ПЕРСПЕКТИВЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФИНАНСОВОЙ ПОМОЩИ

Осуществлен анализ капитальных вложений в субсекторы транспорта Украины, показано его недофинансирование, оценены ежегодные потребности в финансировании транспортной инфраструктуры Украины на перспективу до 2020 г. Значительное внимание уделено опыту Польши в формировании системы современных автодорог, определено современное состояние государственного управления развитием транспортной инфраструктуры.

E. I. NIKIFORUK,
*Cand. of Econ. Sci.,
Head of the Department,*
L. Yu. CHMYREVA,
Sci. Researcher,
N. A. FEDYAI,
Sci. Researcher

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

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.

Ситуация в Украине напоминает ту, которая была в послевоенной Европе, – такая же макроэкономическая и финансовая нестабильность, разрушенные экономика и промышленность, глубокое падение производства вследствие безответственной экономической политики в государстве в течение предыдущих лет и военных действий на Востоке страны, отсутствие финансового ресурса для инвестиций, значительная долговая нагрузка и т. д. [1].

Никифорук Елена Игоревна (Nikiforuk Elena Igorevna) – e-mail: elena.nikiforuk@gmail.ru;
Чмырева Лариса Юрьевна (Chmyreva Larisa Yur'evna) – e-mail: chaicynan@ukr.net;
Федяй Наталия Александровна (Fedyai Nataliya Aleksandrovna) – e-mail: potapenko_1@i.ua.

По общему соглашению, международное сотрудничество имеет конкретные намерения поддержать Украину не только политическими декларациями западных лидеров *, но и существенной финансовой и экономической помощью. Следовательно, по мнению Правительства, "план Маршалла" для Украины, или план наиболее актуальных реформ, должен быть направлен на те секторы, возрождение которых за короткий период времени сделает Украину экономически сильной и независимой. Агропромышленный комплекс, энергетическая независимость и транспортная инфраструктура — те ключевые сферы, которые необходимо поддерживать, в том числе за счет международной финансовой помощи.

Роль транспортной инфраструктуры можно проиллюстрировать, если обратиться к историческому примеру. Так, в 1956 г. Президент США Д. Эйзенхауэр инициировал принятие Федерального Закона "О поддержке автодорог", определившего начало огромного проекта строительства автомагистралей общей протяженностью более 70 тыс. км. Согласно специальному отчету 2006 г., посвященному 50-летию Системы национальных хайвэев в США, было улучшено качество жизни каждого без исключения американца, повышение безопасности на дорогах способствовало сохранению жизни более 190 тыс. чел., экономический эффект превысил 6 дол. на каждый доллар, инвестированный в строительство дорог, хайвэи усилили конкурентоспособность страны, а также ее внутреннюю и внешнюю безопасность.

Роль транспортной инфраструктуры в экономике Украины велика и останется таковой, ее значение будет только увеличиваться, особенно в послевоенном восстановлении пострадавших регионов. По итогам 2013 г., деятельность транспорта и связи в структуре ВДВ составила 9,3%, объем освоенных капитальных инвестиций — 6,5%, или 2,3% ВВП, количество занятых в этой сфере — 6,7% общего количества занятых в экономике. Ежедневно транспортная система Украины перевозит в среднем 18,7 млн. пассажиров и 5,1 млн. т грузов. Необходимо отметить, что показатели состояния транспортной инфраструктуры в результате аннексии Крыма и необъявленной войны существенно меняются с 2014 г., а именно: происходит уменьшение тех статистических показателей, которые за последние 23 года практически не менялись (уменьшение протяженности автомобильных дорог общего пользования на 6,3 тыс. км, железных дорог на 630 км, количества торговых портов с 18 до 13 (деятельность портов Евпатория, Керчь, Феодосия, Севастополь, Ялта приостановлена указом Министерства инфраструктуры Украины), количества аэропортов (Украина осталась без аэропортов Симферополя, Бельбека, Керчи, Донецка и Луганска)).

Инвестиции в транспорт из всех источников финансирования достигают в Украине только 2% ВВП, тогда как в странах ЕС — 3% (средний показатель по 27 странам), бюджетное финансирование в Украине находится на уровне 0,33% ВВП, в ЕС — 1,1%. Ретроспективный анализ капитальных вложений в субсекторы транспорта показал, что из разных источников финансирования, но преимущественно из собственных средств предприятий, инвестирование было на уровне 30–50% от потребности. По официальным данным, в Украине за последние 7 лет во все виды транспортной инфраструктуры было вложено около 15–16 млрд. евро, или 1,5–2,2 млрд. ежегодно. В то же время ежегодные потребности в финансировании транспортной инфраструктуры Украины оцениваются в 4,5 млрд. евро (рис. 1).

Таким образом, ежегодное недофинансирование транспортных проектов составляет 2,3–3 млрд. евро. Кроме того, по оценкам ООН, убытки от необъявленной войны в Украине равны 440 млн. дол., из которых 170 млн. — это средства, необходимые на восстановление автодорожной и железнодорожной инфраструктуры Донецкой и Луганской областей.

Объемы финансирования на перспективу (преимущественно до 2020 г.), необходимые для транспортной инфраструктуры в Украине, определены в государственных программах (рис. 2):

— для автомобильного транспорта — в Государственной целевой экономической программе развития автомобильных дорог общего пользования на 2013–2018 годы **;

* "План Маршалла" для Украины может заработать в ближайшее время [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <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 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-p>.

— для железнодорожного транспорта — в Государственной целевой программе реформирования железнодорожного транспорта на 2010–2019 годы *;
 — для морского транспорта — в Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 года **;
 — для авиационного транспорта — в Концепции Государственной целевой программы развития аэропортов на период до 2023 года ***.

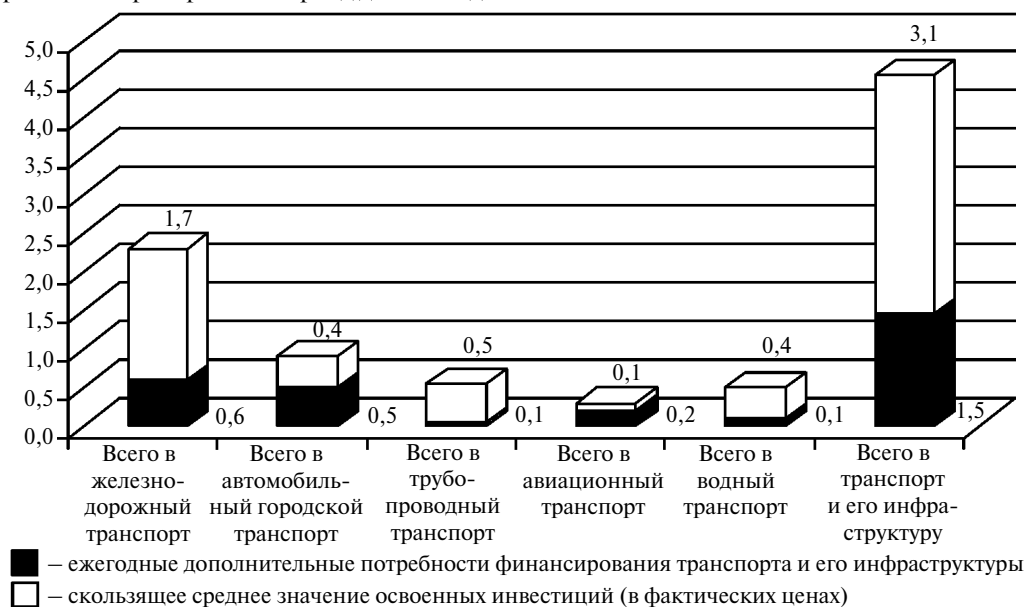


Рис. 1. Ежегодные дополнительные потребности в финансировании транспорта и его инфраструктуры в Украине (млрд. евро)

Оценка механизмов финансирования транспортной инфраструктуры в Украине показывает, что задействованы только бюджетный (за счет спецфонда госбюджета) и кредитный (привлечение международных кредитов под транспортные проекты) механизмы. Необходимо отметить, что западными МФО, которые в течение двух последних десятилетий финансируют транспортные инфраструктурные проекты в Украине как в государственном, так и в частном секторе, являются следующие: Международный банк реконструкции и развития (МБРР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) (рис. 2).

В соответствии с заявленными планами, ЕБРР и ЕИБ в дальнейшем также будут предоставлять кредиты Украине на предыдущем уровне (например, ЕБРР ежегодно направляет на разнообразные проекты около 1 млрд. евро).

Однако анализ динамики поступлений кредитных средств (например, по отчетам “Укр-автодора”) показывает, что на их погашение ежегодно расходуется вдвое-втрое больше средств (табл.).

В 2009 г. доля долговых обязательств в общем объеме расходов “Укравтодора” составила 35,5%, в 2011 г. — достигла 51,8%, а в 2013 г. — уже 82%. Отметим, что на погашение и обслуживание долговых обязательств по кредитам, полученным под государственные гарантии, и на развитие автомобильных дорог общего пользования направляются средства специального фонда Государственного бюджета Украины. Такая ситуация создает значитель-

* 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 доступа : <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 доступа : <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 доступа : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-п>.

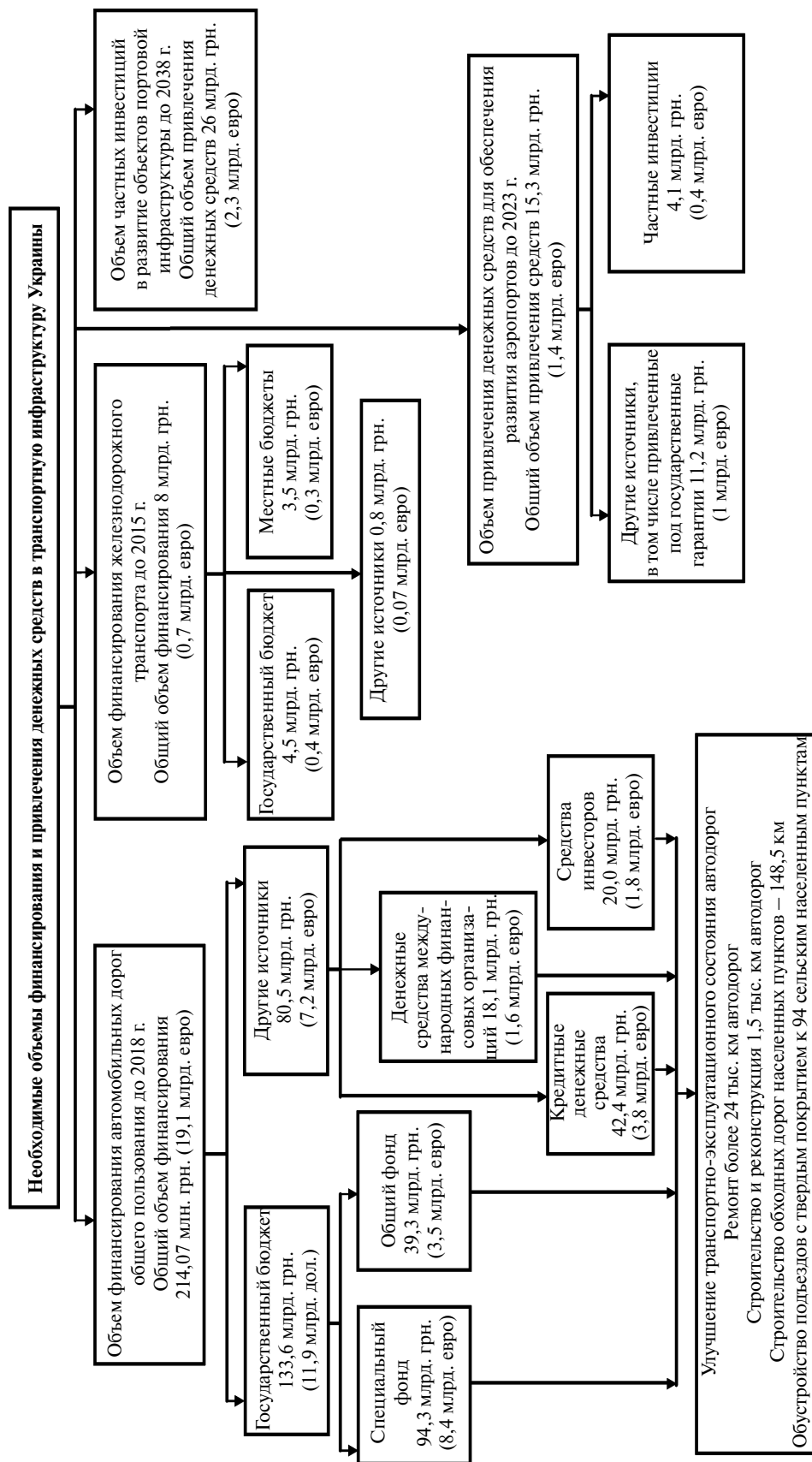


Рис. 2. Перспективные объемы финансирования транспорта Украины

Составлено авторами.

ную нагрузку для последнего и не оставляет иллюзий по поводу финансирования строительства новых дорог. При таком большом объеме ежегодного погашения привлеченных кредитных обязательств “Укравтодор” имеет также непогашенные обязательства за выполненные подрядными организациями в 2011–2013 гг. работы на сумму 3,589 млрд. грн.

Привлечение кредитов “Укравтодором” *

(млн. грн.)

Показатель	Г о д ы		
	2011	2012	2013
Кредитные ресурсы ЕБРР и ЕИБ	1087,7 на ремонт дороги Киев – Чоп по Третьему проекту “Ремонт автомобильной дороги Киев – Чоп”	101,7 на ремонт дороги Киев – Чоп по Третьему проекту “Ремонт автомобильной дороги Киев – Чоп”	44,2 за работы, выполненные в прошлом году по ремонту дороги Киев – Чоп по Третьему проекту “Ремонт автомобильной дороги Киев – Чоп”
Кредитные ресурсы МБРР	713,5 на ремонт дороги Киев – Харьков – Довжанский по проекту “Улучшение автомобильных дорог и безопасности движения”	923,4 по двум проектам “Улучшение автомобильных дорог и безопасности движения”	1338,5 по двум проектам “Улучшение автомобильных дорог и безопасности движения”
Кредитные ресурсы ЕБРР и ЕИБ	703,1 на реализацию проекта “Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог на подходах к г. Киеву”	1520,3 на реализацию проекта “Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог на подходах к г. Киеву”	1278,8 на реализацию проекта “Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог на подходах к г. Киеву”
Всего предоставлено кредитов	2504,3	2545,4	2661,5
Погашение и обслуживание кредитов	4162,0	3153,4	6200,0
Сальдо	-1657,7	-608,0	-3538,4

* Составлено авторами на основе отчетов Государственного агентства автомобильных дорог Украины за 2011, 2012, 2013 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.ukravtodor.gov.ua.

Следует отметить, то “Укравтодор” также получает средства на ремонт, реконструкцию и развитие автодорог за счет размещенных в 2012–2013 гг. облигаций на сумму 10 млрд. грн., из которых на дорожные работы приходилось чуть более 3 млрд. грн., в 2014 г. эта сумма должна была составить 6,7 млрд. грн. Однако деньги, предусмотренные бюджетом и находящиеся на едином казначейском счету, как и другие средства, используются, в случае необходимости, на решение других задач [2].

В 2014 г. прогнозируемый объем поступлений средств в спецфонд госбюджета, из которого финансируется дорожная отрасль, составил 16,9 млрд. грн., из которых 11,1 млрд. грн. – погашение кредитных обязательств, а 2,5 млрд. грн. – субвенции местным органам власти. Таким образом, фактический объем финансирования отрасли равнялся 3,2 млрд. грн., из которых 440 млн. грн. – погашение кредиторской задолженности перед подрядными организациями за работы, выполненные за предыдущие годы, 100 млн. грн. – совместное финансирование

проектов МФО за счет средств госбюджета, 2,6 млрд. грн. — объем средств, предусмотренный на эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования *. По экспертным оценкам, дорожная отрасль Украины ежегодно будет нуждается в 30–35 млрд. грн. в течение 15 лет для того, чтобы фундаментально модернизировать имеющуюся сеть. С учетом динамики фактического недофинансирования сектора, на реализацию проектов транспортной инфраструктуры можно было бы привлечь средства финансовых доноров.

Осознавая всю глубину проблем, сложившихся в транспортном секторе Украины, рассмотрим детальнее опыт Польши по привлечению внешних и внутренних инвестиций в транспортные проекты, тем более, что Польша и Украина — два постсоциалистических государства, имевшие приблизительно одинаковые стартовые позиции в начале трансформационных преобразований, достаточно схожую структуру экономики, подобное сложное геополитическое положение и поляризованную политическую систему.

Польша, начиная с 1990-х годов, держала курс на евроинтеграцию, что, по мнению экспертов, способствовало экономическому росту (темп роста ВВП был выше среднеевропейских показателей) и тем самым позволило уменьшить разрыв в уровнях экономического развития Польши и стран ЕС. Достичь таких результатов Польше не в последнюю очередь помогли прямые дотации из бюджета ЕС, для чего использовался механизм финансирования, при котором европейские средства поступали через финансирование операционных программ, подготовленных национальными органами власти и согласованных с органами управления ЕС. При этом большая часть средств — это капитальные расходы, которые нельзя направить на другие цели **.

Инвестирование польской экономики ЕС началось еще в 2004 г., когда Всемирный банк выделил 100 млн. евро на строительство дорог ***. Отметим, что Польша является самым крупным получателем средств по программам помощи ЕС, большая часть которых направлялась на развитие и модернизацию инфраструктуры, главным образом, на строительство дорог. В 2004–2006 гг. Польша получила более 12 млрд. евро в рамках Программы выравнивания потенциалов более бедных стран и стран среднего уровня Европейского Союза. Эти средства пошли на строительство авто- и железных дорог, охрану окружающей среды, поддержку малого и среднего бизнеса, профориентацию безработных. В течение 2007–2013 гг. Польша получила свыше 60 млрд. евро из общего фонда, из которых 23 млн. евро пошли на строительство автомобильных и железных дорог **** (рис. 3). В эти годы она занимала первые места среди стран ЕС по количеству завершенных автодорожных проектов *****.

В 2008–2009 гг. в Польше началось строительство масштабной сети дорог и магистралей *****, что сразу отразилось на динамике показателей протяженности и плотности дорог: за это время было построено 1,5 тыс. км скоростных магистралей, а плотность сети увеличилась со 120,1 км/км² в 2000–2002 гг. до 130 км/км² в 2010–2013 гг., тогда как в Украине показатели протяженности и плотности дорог остаются неизменными уже 20 лет (рис. 4). Только в 2012 г. Польша потратила на подготовку к проведению в стране финала чемпионата Европы по футболу около 27,6 млрд. дол., 75% из которых были направлены на развитие системы автомобильных дорог *****.

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

** Интеграция в ЕС: опыт Польши и вызовы для Украины [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://gazeta.zn.ua/macrolevel/integraciya-v-es-opyt-polshi-i-vyzovy-dlya-ukrainy-.html>.

*** Сотрудничество с международными организациями (официальная справочная информация) [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.polska.ru/polska/ekonomika/info_wspol.html.

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

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

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

***** 75% витрачених грошей до Євро Польша закатала в асфальт [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.unian.ua/world/653241-75-vitrachenih-groshey-do-evro-polscha-zakatala-v-asfalt.html>.



Рис. 3. Динамика инвестиций в транспортные проекты Польши

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



Рис. 4. Динамика плотности (км/км²) автомобильных дорог в Украине и Польше

Статистическая информация базы данных Кноема [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://knoema.com>.

Кроме прямых бюджетных дотаций, непосредственной выгодой от присоединения к ЕС можно считать рост реальных прямых иностранных инвестиций. По данным официальной статистики, динамика ПИИ в предприятия транспорта и связи Польши и Украины демонстрирует также достаточно большой разрыв: в 2007 г. польский показатель превысил украинский в 10 раз (рис. 5). В 2011 г. разрыв в ПИИ немного сократился (до 4 раз): 7,4 млрд. дол. – в Польше, 1,9 млрд. дол. – в Украине.

В течение 2007–2011 гг. совокупный объем прямых иностранных инвестиций в предприятия транспорта и связи Польши составлял 50,3 млрд. дол., в Украине – всего 7,6 млрд. дол., вследствие чего не было построено ни одного километра новых автомобильных дорог.

Таким образом, в течение 10 лет Польша израсходовала на транспортные проекты около 45 млрд. евро. В итоге протяженность ее автомобильных дорог увеличилась до 412,0 тыс. км (или на 39,9 тыс. км), а скоростных магистралей – до 2,5 тыс. км. Только в 2014 г. Польша планировала выделить на строительство дорог около 0,7 млрд. евро (3 млрд. злотых), еще большая сумма в размере 2,3 млрд. евро (10 млрд. злотых) поступит из Национального дорожного фонда, при этом дорожная сеть увеличится на 500 км*.

У Польши и в дальнейшем имеются достаточно амбициозные планы нового строительства. Так, развитие транспортной инфраструктуры до 2020 г. обойдется в 46 млрд. евро, при этом Европейский социальный фонд профинансирует ремонт и строительство польских до-

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

рог на 23 млрд. евро (100 млрд. злотых), из которых 11,5 млрд. евро (50 млрд. злотых) пойдут на автодороги, а 11,5 млрд. евро (50 млрд. злотых) – на модернизацию других транспортных путей: железных дорог, портов и аэропортов. Для этого выбраны 43 проекта дорог общей протяженностью 5300 километров (рис. 6).

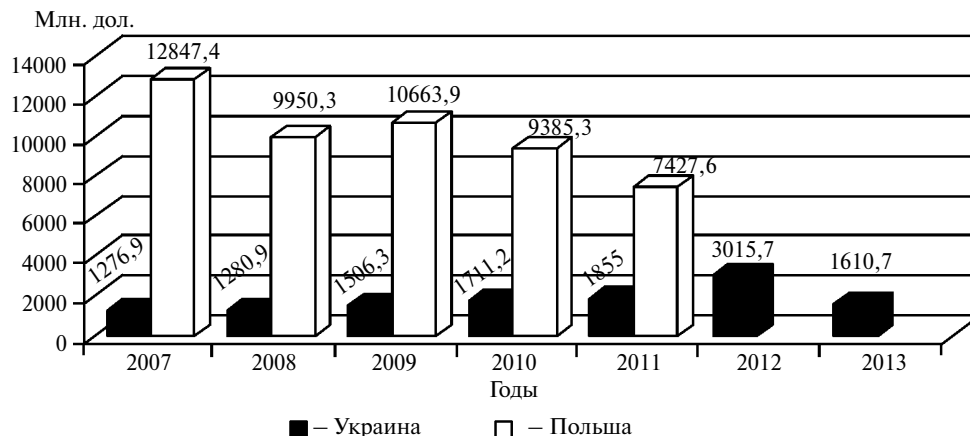


Рис. 5. Прямые иностранные инвестиции в предприятия транспорта и связи

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

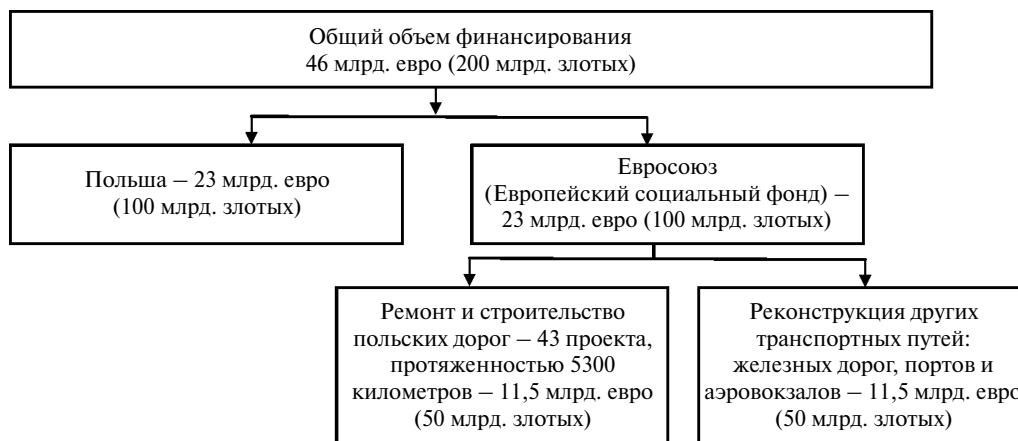


Рис. 6. Модернизация транспортной инфраструктуры Польши до 2020 г.

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

В то же время финансирование проектов развития транспортной инфраструктуры четко регулируется системой стратегических документов Польши, которая очень тесно связана с Европейскими стратегическими документами. Указанная система стратегических документов формируется в структурной зависимости, в первую очередь, от общеевропейской стратегии “Европа – 2020” * и Национальной стратегии регионального развития Польши 2010–2020 годов **, на основе которых и определяются приоритеты и задачи развития для Стратегии развития транспорта Польши до 2020 года. Следует отметить, что во всех секторах транспортной инфраструктуры Польши прослеживается четкая последовательность принятия соответствующих программных документов. Это свидетельствует о том, что финансирование запланированных проектов будет пролонгировано в следующих программах. Приведем перечень субсекторальных стратегий и проектов Польши:

* Strategia Europa 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : ec.europa.eu/eu2020/pdf.

** Strategia Rozwoju Kraju 2010–2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.mrt.gov.pl.

– *общетранспортные программы*: Программа развития инфраструктуры и окружающей среды 2007–2013 годов * (общий объем финансирования – 36 млрд. евро, в том числе из Фонда сплочения – 77% и Европейского фонда регионального развития – 23%), которую заменит разрабатываемая программа, а именно: Программа развития инфраструктуры и окружающей среды 2014–2020 годов ** (общий объем финансирования – 27,5 млрд. евро, из которых 5 млрд. евро (18%) – из Европейского фонда регионального развития и 22,5 млрд. евро (78%) – из Фонда сплочения);

– *для автомобильного транспорта*: 1) Национальная программа строительства дорог 2011–2015 годов ***. Для инвестиционных проектов, предусмотренных данной программой, из Национального дорожного фонда Польши будет выделено 19 млрд. евро (82,8 млрд. злотых). Эту программу заменит Национальная программа строительства дорог 2014–2023 годов ****: в проекте программы планируется расходовать на национальные дороги 35,9 млрд. евро (155,9 млрд. злотых); 2) Национальная программа по безопасности дорожного движения 2005–2007–2013 (GAMBIT) *****; 3) Национальная программа повышения безопасности дорожного движения до 2020 года *****.

– *для железнодорожного транспорта*:

1) Программа строительства и введения в эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных перевозок в Польше ***** (принята в 2008 г.), в которой планируется ежегодно расходовать от 1,25 млрд. злотых в 2009 г. (287,5 млн. евро) до 4,5 млрд. злотых (1 млрд. евро) в 2042 г.;

2) Генеральный план развития железнодорожного транспорта в Польше до 2030 г. ***** (составленный в 2008 г.);

3) Национальный план системы управления движением на Европейских железных дорогах в Польше *****;

– *для морского транспорта*: Стратегия развития морских портов до 2015 года *****, с общим бюджетом на 2007–2013 гг. (срок действия основных инвестиционных проектов) 713,9 млн. евро, из которых 606,8 млн. евро выделяет Фонд сплочения. Эту программу продолжает Программа развития польских морских портов до 2020 года (с перспективой до 2030 г.) *****, общий бюджет которой составляет 29,9 млрд. евро, из них 10 млрд. евро – из Фонда сплочения;

– *для авиационного транспорта*: 1) Программа развития сети аэропортов ***** (принятая в 2007 г.) с общей суммой инвестиций – 643,3 млн. евро, из них 334,6 млн. евро – от

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

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

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

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

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

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

***** Program Budowy i Uruchomienia Przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.mir.gov.pl>.

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

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

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

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

***** Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.mir.gov.pl>.

Европейского фонда регионального развития; 2) Национальная программа безопасности гражданской авиации *.

Следовательно, если детальнее рассмотреть успешность польских реформ в транспортном секторе, то станет понятно, что это не только беспроцентная финансовая помощь европейских фондов и прямые иностранные инвестиции в сектор, но и удачно построенный внутренний институциональный механизм их освоения.

В Польше одним из наиболее эффективных задействованных финансовых механизмов был механизм Национального дорожного фонда (НДФ), созданного для совершенствования инвестиционного процесса строительства дорог, а также повышения эффективности использования государственных средств путем поддержки реализации правительственной программы строительства дорог (рис. 7). Необходимо отметить, что Национальный дорожный фонд Польши был создан в Банке национального хозяйства (БНХ), согласно Закону Польши "О платных автомагистралях и республиканском дорожном фонде" от 27 октября 1994 г., однако заработал он в структурах этого банка только с 2004 г.

Основным источником наполнения Фонда являются денежные поступления в размере 80% от топливного сбора, который взимается с пользователей моторного топлива и газа и обязанность уплаты которого переложена на производителей и импортеров моторных топлив (с отчислением суммы 100 млн. злотых ежегодно для передачи в Железнодорожный фонд Польши до 2015 г.). Остальные 20% этого налога наполняет Национальный железнодорожный фонд Польши.

Важными источниками наполнения фонда являются также кредитные средства, полученные Банком национального хозяйства и предоставленные НДФ, а также средства от эмиссии облигаций, проводимой БНХ для НДФ. В фонд также идут поступления от электронного сбора платы за проезд платными автострадами и другие поступления.

Однако одним из наиболее значимых источников наполнения НДФ Польши являются средства в рамках программ ЕС, которые совместно финансируются из фондов ЕС и предназначены для развития дорожной инфраструктуры.

По нашему мнению, пользуясь опытом Польши, в Украине необходимо существенно усовершенствовать Закон № 1562-ХІІ **, которым определяются правовые основы обеспечения финансирования расходов, связанных со строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автомобильных дорог общего пользования. Однако с 2000 г. действие ст. 3 данного закона в части формирования дорожных фондов ежегодно приостанавливалось законами о бюджете. Таким образом, Государственный дорожный фонд (ГДФ) фактически не работал, что стало одной из причин недофинансирования дорожного хозяйства. На сегодня Государственный дорожный фонд существует только в указанном законе, тогда как в Бюджетном кодексе Украины прописан лишь Специальный фонд, часть источников наполнения которого полностью совпадает с источниками наполнения ГДФ.

К тому же анализ поступлений (рис. 8), которые должны направляться в ГДФ Украины, показывает значительную неопределенность с реальными поступлениями в Фонд. По нашему мнению, в Законе Украины необходимо указать размер процента от акцизного сбора на нефтепродукты, который должен поступать в ГДФ. Поскольку украинцы потребляют около 10 млн. т горючего (бензина и дизельного топлива) в год, уплачивая при этом 2,6 грн. акциза с каждого литра бензина и 2 грн. за 1 л дизтоплива, то в ГДФ могли бы поступать средства в размере 30–35 млрд. грн. в год, что является минимальной потребностью дорожной отрасли. Также необходимо предусмотреть, что одним из источников наполнения ГДФ станут платежи от компаний, которые обслуживают платные автострады. В Законе Украины № 1562-ХІІ определено, что одним из источников наполнения ГДФ является плата за передачу дорог в концессию, а это противоречит мировой практике. Считаем целесообразным взимать в пользу ГДФ платежи от компаний, которые обслуживают платные автострады, а в качестве одной из статей расходов средств ГДФ – предусмотреть платежи (в виде вознаграждения за доступность) компаниям, которые будут или уже эксплуатируют платные автострады.

* Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.mir.gov.pl>.

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

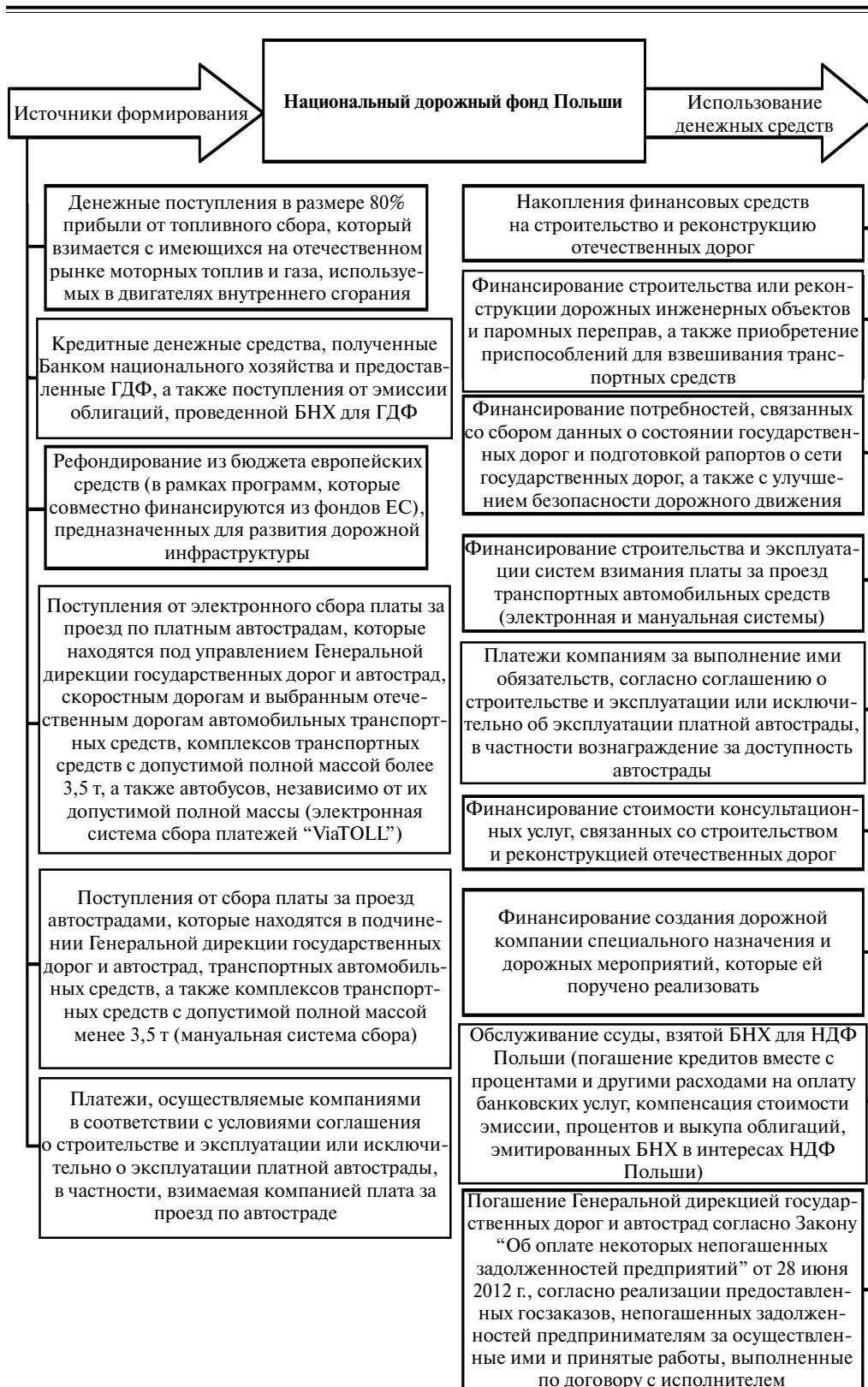


Рис. 7. Источники наполнения и расходы Национального дорожного фонда Польши

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

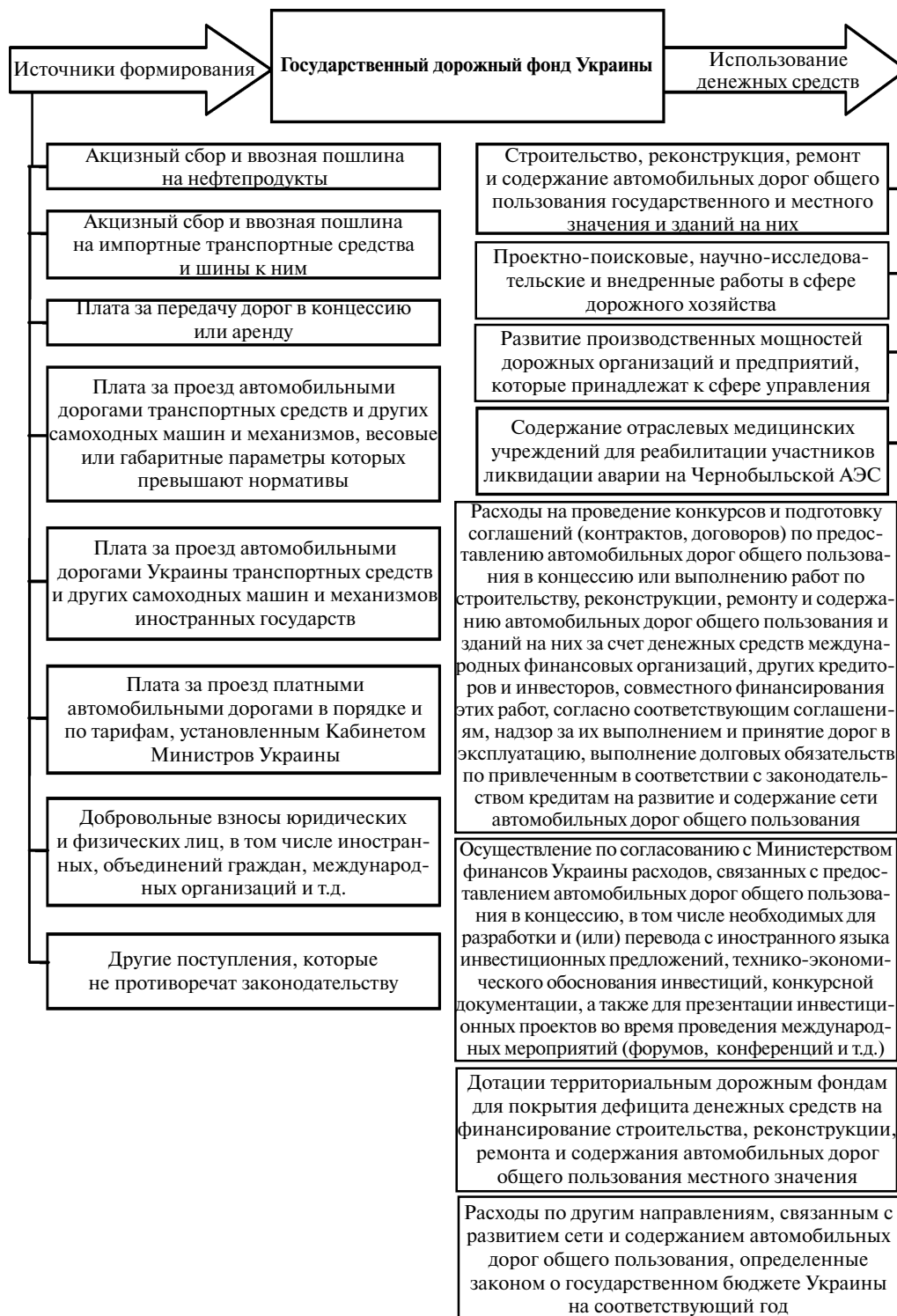


Рис. 8. Источники наполнения и расходы Государственного дорожного фонда Украины

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>.

Выводы

С целью привлечения инвестиций в транспортные инфраструктурные проекты Украины необходимо создать условия для скорейшего присоединения к европейским финансовым механизмам, к которым в свое время присоединилась Польша. Речь идет о механизмах, к которым в данное время допускаются только страны – члены ЕС, таких как Инфраструктурная помощь платежного баланса (Balance of Payments Assistance Facility), Европейский механизм финансовой стабильности (European Financial Stability Mechanism), Европейский фонд регионального развития или Европейский социальный фонд, которые носят характер финансовой беспроцентной помощи. Но для этого страны ЕС должны проголосовать за изменение правил предоставления помощи стране, не являющейся членом ЕС, однако в этом вопросе имеется определенный скептицизм. Ведь даже в Вербальной ноте (касающейся частичного применения на временной основе положений Соглашения об ассоциации) *, предоставленной Украине Генеральным секретариатом Совета Европейского Союза, отмечено, что развитие стратегий финансирования, направленных на содержание, устранение преград в пропускной способности и развитии неполной инфраструктуры, не создает финансовых обязательств для государств – членов ЕС. Поэтому, по нашему мнению, необходимо перейти от финансирования транспортных инфраструктурных проектов исключительно за счет кредитных средств МФО на сбалансированную модель финансирования с привлечением внутренних активов, в том числе частных инвесторов. Речь идет о благоприятных для отечественной экономики государственно-частных механизмах финансирования, которые позволили бы стимулировать внутренний рынок, а не наращивать внешний долг.

Необходимо усовершенствовать механизм государственно-частного партнерства, что требует прозрачных и понятных для частных концессионеров условий инвестирования в дорожное строительство, для чего необходимо внести соответствующие изменения в законодательство Украины.

Также требуют доработки Закон Украины № 1562-ХІІ и Бюджетный кодекс Украины, которые необходимо гармонизировать, восстановив защищенный Государственный дорожный фонд в составе Специального фонда государственного бюджета Украины с четким определением источников его наполнения и расходов. Опыт Польши показывает, что этот инструмент позволяет аккумулировать значительные средства на развитие инфраструктурных проектов, и не только на строительство отечественных дорог, но и на строительство или реконструкцию проектов в других транспортных секторах (включая дорожные инженерные объекты и паромные переправы, а также приобретение устройств для взвешивания транспортных средств).

Список использованной литературы

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 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://transport-journal.com/transportna-politika/sostoyanyedel-y-perspektyvyi-dorozhnoj-otrasly-ukrayni/>.

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-ukrayni/> [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 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_b50/paran2#n2.