

**Колосова В.П.,**

кандидат економічних наук,  
директор Департаменту співробітництва  
з міжнародними фінансовими організаціями  
Міністерства фінансів України

## **КРЕДИТИ МІЖНАРОДНИХ ФІНАНСОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ЯК ДЖЕРЕЛО ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ**

*Наведено інформацію щодо умов отримання кредитних ресурсів міжнародних фінансових організацій та щодо кредитів міжнародних фінансових організацій у рамках проектів розвитку транспортної інфраструктури в державному секторі України.*

*The article contains detailed information regarding terms of receipt of credit resources from international financial organizations and in relation to credits international financial organizations within the framework of projects for the development of transporting infrastructure in the state sector.*

Відповідно до прогнозу розвитку економіки України з точки зору транспортного забезпечення пріоритетними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу визначено: розвиток міждержавних транспортних зв'язків; упровадження нової техніки й сучасних технологій організації перевезень; забезпечення безпеки у транспортно-дорожньому комплексі; розвиток комунікацій Європа — Україна — Азія, Північ — Україна — Південь, інших нових національних транспортних комунікацій; розширення й удосконалення експортних транспортних послуг; реконструкція й модернізація інфраструктури найважливіших магістралей; входження національної інфраструктури залізниць до міжнародної системи транспортних коридорів; модернізація морського транспорту (оновлення й поповнення флоту); створення вільних економічних зон різних типів у морських портах; розвиток круїзного плавання; розвиток експортних послуг флоту і збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах; створення державної системи безпеки судноплавства; вдосконалення системи внутрішніх водних шляхів України; приведення технічного рівня національної мережі автомобільних доріг у відповідність із міжнародними вимогами; розширення обсягів будівництва автомобільних доріг передусім за напрямками міжнародних транспортних коридорів.

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки країни, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу та зростання її ролі в міжнародному поділі праці. За роки ринкових перетворень транспорт став самостійним системоутворюючим чинником економічного піднесення України.

Основною метою розвитку транспорту на найближче десятиліття є забезпечення засобами транспортно-дорожнього комплексу стабільного економічного зростання країни та її регіонів, поліпшення якості життя українського народу.

Транспорт має забезпечувати потреби населення й галузей економіки в безпечному та якісному перевезенні пасажирів і вантажів на рівні міжнародних стандартів,

© Колосова В.П., 2009

задоволення соціально-економічних, зовнішньо-торговельних, оборонних, природоохоронних і мобілізаційних потреб суспільства.

Підготовка України до чемпіонату Європи з футболу Євро-2012 передбачає реконструкцію аеропортів і морських портів, ремонт і будівництво автомобільних доріг, розвиток туристичних маршрутів. Враховуючи те, що до початку чемпіонату в Україні має функціонувати розвинута європейська інфраструктура, досвід міжнародних фінансових організацій у розбудові транспортної інфраструктури є дуже слушним.

Зважаючи на існуючі умови надання кредитів вітчизняними й зарубіжними банками, залучення кредитних коштів міжнародних фінансових організацій (МФО) для України є вигідним для фінансування під державні гарантії державних підприємств транспортної галузі.

З метою реалізації в нашій країні проектів економічного й соціального розвитку економіки Україна співпрацює зі Світовим банком (Міжнародний банк реконструкції та розвитку — МБРР), Європейським банком реконструкції та розвитку, Чорноморським банком торгівлі та розвитку, а також відповідно до підписаних двосторонніх рамкових угод — з Північним інвестиційним банком та Європейським інвестиційним банком. Зі вступом до зазначених організацій держава отримала доступ до порівняно дешевих кредитних ресурсів, які надаються на пільгових умовах.

Діяльність Світового банку в Україні започатковано 3 вересня 1992 року. Законодавчим забезпеченням участі України у Світовому банку є Закон України “Про вступ України до Міжнародного валютного фонду, Міжнародного банку реконструкції та розвитку, Міжнародної фінансової корпорації, Міжнародної асоціації розвитку та Багатостороннього агентства по гарантіях інвестицій” від 03.06.1992 № 2404-ХІІ. Співпраця здійснюється в рамках прийнятої Світовим банком 6 грудня 2007 року Стратегії партнерства з Україною на 2008—2011 роки, в рамках якої передбачається надання позик на загальну суму від 2 до 6 млрд дол. США протягом чотирьох років. Основними секторами запровадження Стратегії партнерства є: муніципальна і транспортна інфраструктура, енергетичний сектор, земельна реформа, агробізнес, державні фінанси, державний сектор, управління соціальним страхуванням, охорона здоров’я, охорона навколишнього середовища, доступ до якісної середньої освіти.

Світовий банк надає Україні кредити на найвигідніших умовах порівняно з іншими джерелами фінансування, доступними для країни на сьогодні. Основні умови отримання Україною кредитів МБРР: термін надання позики становить до 30-ти років, із 5-річним пільговим періодом, упродовж якого сплачуються лише проценти; процентна ставка за кредитами встановлюється з певною маржею (+0,25%) над базовою ринковою ставкою (LIBOR). Єдиним фінансовим збором є разова комісія за виділення коштів, яка становить 0,25% від суми кредиту.

Відповідно до Указу Президента України “Про членство України в Європейському банку реконструкції та розвитку” від 14.07.1992 № 379/92 у серпні 1992 року Україна підписала статутні документи Європейського банку реконструкції та

розвитку і прийняла відповідні умови й обов'язки члена цієї міжнародної фінансової інституції, завдяки чому набула статусу країни — члена ЄБРР.

Враховуючи Стратегію співробітництва України з міжнародними фінансовими організаціями і Стратегію Європейського банку реконструкції та розвитку, співпраця України з ЄБРР здійснюється за такими пріоритетними напрямками, як розвиток приватного та банківського секторів, енергетика та енергозбереження, муніципальна й транспортна інфраструктура, розвиток малого та середнього бізнесу, агробізнес, машинобудування тощо. Це, у свою чергу, передбачає збільшення рівня підтримки Банком проектів у галузі інфраструктури державного сектору в Україні та допомоги у реформуванні її транспортного сектору.

У рамках прийнятої Стратегії Європейський банк реконструкції та розвитку працює у двох напрямках: надання міжнародних кредитів на пільгових умовах під державні гарантії та кредитування приватних підприємств України на комерційних умовах.

Відповідно до Стандартних умов договору Європейського банку реконструкції та розвитку від 01.05.2006 процентна ставка за кредитами Банку встановлюється з певною маржею над базовою ринковою ставкою (EURIBOR чи LIBOR). Для кредитів, які надаються під державні гарантії країни-позичальника, ця ставка дорівнює LIBOR(EURIBOR) + 1% (маржа Банку). На сьогодні середня процентна ставка LIBOR становить 1,1% річних, EURIBOR — 1,4%.

Кредити надаються під плаваючу або фіксовану ставку. Для кредитів у приватній сфері розмір маржі відображає як політичні ризики, що притаманні даній країні, так і комерційні ризики та відповідає кон'юктурі ринку синдигованих кредитів; термін повернення кредиту становить 5—10 років залежно від умов проекту. При наданні кредитів на реалізацію масштабних проектів розвитку інфраструктури термін погашення позики може становити до 15 років. Розмір пільгового періоду, коли сплачуються лише процентна ставка і плата за резервування коштів позики, підлягає узгодженню, для значних проектів він сягає чотирьох років.

Для залучення додаткових кредитних ресурсів в економіку країни, здійснення практичних заходів щодо зміцнення фінансового стану держави, створення умов для збільшення інвестицій у пріоритетні галузі економіки український уряд здійснив кроки щодо започаткування співробітництва з Європейським інвестиційним банком — одним із найбільших міжнародних фінансових інститутів та головною фінансовою установою Євросоюзу. 7 лютого 2006 року Верховна Рада України прийняла Закон України “Про ратифікацію Рамкової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком”. Згідно з офіційним повідомленням керівництва Банку Рамкова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком набрала чинності 8 квітня 2006 року.

Для реалізації проектів в Україні Європейський інвестиційний банк визначив такі напрями, як транспорт, телекомунікації, енергетика, інфраструктура, захист довкілля. Основним критерієм отримання позик Банку є частка кредиту Європейського інвестиційного банку, яка не перевищує 50% від вартості проекту. При

цьому очікується, що частина витрат покриватиметься організацією (бенефіціаром), яка представляє проект, за рахунок власних коштів.

Європейський інвестиційний банк, залежно від специфіки проекту, встановлює різні терміни реалізації проекту й визначає розмір плати за користування кредитними ресурсами. Для промислових проектів це термін від 7 до 12 років, для проектів із розвитку інфраструктури — до 20 років із пільговим періодом від 2 до 6 років за фіксованою або плаваючою ставкою, що складається із базової ставки (LIBOR/EURIBOR) та адміністративних витрат (+0,55%), не включаючи елементів політичного й економічного ризику конкретної країни. Додатково на суму невикористаного кредиту нараховуються стимулююча комісія за зобов'язаннями в розмірі 0,1%.

Діяльність Чорноморського банку торгівлі та розвитку спрямована на сприяння стійкому економічному розвитку країн-членів і розвиток співпраці між ними. В Україні діяльність Банку спрямовано на підтримку таких секторів економіки, як енергетика, транспорт, порти, суднобудування, машинобудування, банки, а також експортно орієнтовані підприємства.

На шляху до розширення співпраці України з МФО українська сторона приділяє значну увагу співробітництву з Північним інвестиційним банком. Важливим етапом на цьому шляху стало підписання Міністром фінансів України 23 грудня 2005 року в м. Києві Рамкової угоди між Україною та Північним інвестиційним банком. Верховна Рада України 14 вересня 2006 року прийняла Закон України “Про ратифікацію Рамкової угоди між Україною та Північним інвестиційним банком”. Згідно з офіційним повідомленням керівництва Банку Рамкова угода між Україною та Північним інвестиційним банком набрала чинності 14 грудня 2006 року.

Галузі, у розвитку яких зацікавлена Україна, в цілому збігаються з пріоритетними сферами діяльності Північного інвестиційного банку. Це розвиток транспортної, енергетичної, телекомунікаційної інфраструктури та захист довкілля. У перспективі можливе залучення Банку до фінансування інфраструктурних проектів спільно з Європейським інвестиційним банком, Європейським банком реконструкції та розвитку. Слід відзначити, що Банк приділяє особливу увагу проектам із впровадження ефективних систем енергоспоживання, розвитку інфраструктури і стимулювання наукових досліджень.

Принципи функціонування Північного інвестиційного банку є подібними до принципів діяльності Міжнародного банку реконструкції та розвитку, Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку.

Банк надає середньо- та довгострокові інвестиційні кредити на термін до 20 років, із 5-річним пільговим періодом, для фінансування як приватних, так і державних проектів. Кредити надаються за фіксованою або плаваючою процентною ставкою (LIBOR + 1% за послуги Банку). Ставка залежить від вибраної позичальником валюти позики та оцінки Банком ризиків за проектом. Кредити, як правило, надаються під державні гарантії, але можуть бути надані й без державних гарантій, зокрема на інвестування інфраструктури приватного сектору.

Обсяги коштів, які виділяє Банк, не перевищують 50 % від загальної вартості проекту. Політика Північного інвестиційного банку полягає у тому, що Банк, з одного боку, самостійно здійснює пошук додаткових зовнішніх джерел фінансування проектів. З цією метою Північний інвестиційний банк тісно співпрацює в Європі з такими установами, як Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, Північна фінансова корпорація з питань захисту навколишнього середовища та Північний фонд розвитку. Крім цього, Банк може залучати кошти агентств із гарантування експортних кредитів та комерційних банків. З другого боку, при підготовці, наприклад, проекту Європейського банку реконструкції та розвитку кошти Північного інвестиційного банку можуть виступати джерелом фінансування, якого не вистачає для реалізації проекту.

Розглянемо проекти розвитку транспортної інфраструктури в державному секторі України, що реалізуються спільно зі згаданими міжнародними фінансовими організаціями.

Серед таких проектів можна відзначити ті, кошти за якими залучено для будівництва автомобільних магістралей України. Бенефіціаром кредитних коштів за такими проектами є Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор).

На сьогодні Укравтодором на зазначені цілі залучено кошти трьох кредитів ЄБРР на загальну суму 375 млн євро (перший проект — “Відновлення автомагістралі М-06 (Київ — Чоп) та реформа фінансування сектору автодоріг”, другий — “Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп”, третій — “Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп”). У рамках співробітництва з Європейським інвестиційним банком Укравтодор реалізує проект “Ремонт автомобільної дороги М-06 Київ — Чоп на ділянці від м. Київ (км 14) до м. Броди, Львівської обл. (км 441)”, що є частиною спільного з ЄБРР третього проекту “Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп” та першим значним кроком у відносинах між Україною і Європейським інвестиційним банком. Сума кредиту становить 200 млн євро. Крім того, у рамках підготовки спільних з МБРР проектів у транспортній галузі Україна передбачає залучити кредит Світового банку для реалізації проекту “Ремонт автомобільної дороги М-03 Київ — Харків — Довжанський на ділянці від м. Бориспіль до м. Лубни та вдосконалення дорожніх умов на аварійно небезпечних ділянках і місцях концентрації ДТП”. Загальний обсяг кредитних ресурсів МБРР за цим проектом становитиме 400 млн дол. США.

*Проект “Ремонт автомобільної дороги М-03 Київ — Харків — Довжанський на ділянці від м. Бориспіль до м. Лубни та удосконалення дорожніх умов на аварійно небезпечних ділянках і місцях концентрації ДТП”.*

Залучення позики МБРР, відповідно до Угоди про позику між Україною та МБРР, передбачається здійснити за ставкою LIBOR для валюти позики плюс змінний спред у доларах США на 30 років з пільговим періодом п’ять років. Одно разова комісія становитиме 0,25 % від суми позики. Передбачається, що із загальної суми позики 10 млн дол. буде виділено на здійснення технічного нагляду за будівництвом.

Метою Проекту є приведення до європейського рівня транспортно-експлуатаційного стану автомобільної дороги М-03 Київ — Харків на ділянці від м. Бориспіль до м. Лубни — однієї з найважливіших магістральних доріг України, що збігається з національним транспортним коридором Європа — Азія, та покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування на аварійно небезпечних ділянках і місцях концентрації ДТП.

Реалізація Проекту покликана розв'язати проблеми поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільної дороги, збільшення транзитних автомобільних перевезень, поліпшення економічних показників роботи автомобільного транспорту й приведе до істотного зменшення негативного впливу дороги на навколишнє середовище. У результаті поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування на аварійно небезпечних ділянках і місцях концентрації ДТП очікується зменшення аварійності в середньому втричі.

Ефективність Проекту підтверджується терміном розрахункової окупності 4,5 року (менше максимального нормативно допустимого терміну 8,2 року) та коефіцієнтом економічної ефективності 0,22 (вище мінімального нормативно допустимого 0,12). Щорічний економічний ефект від реалізації Проекту становитиме не менше 437,2 млн грн. Угоду про позику та Проектну Угоду № 7677-UA підписано 21 квітня 2009 року. На сьогодні проводиться робота щодо ратифікації Угоди про позику.

*Проект “Відновлення автомагістралі М06 (Київ — Чоп) та реформа фінансування сектору автодоріг”.*

Кредитну угоду укладено 11 грудня 2000 року між Україною та ЄБРР. Сума кредиту — 75 млн євро. Реалізацію проекту завершено. Відбувається погашення позики.

Метою Проекту є поліпшення стану міжнародного транспортного коридору № 5 (Трієст — Будапешт (Братислава) — Львів) шляхом реалізації програми реабілітації та відновлення автодоріг, реформування системи фінансування автодорожнього сектору, яке зорієнтовано на забезпечення необхідних внесків користувачів автодоріг у систему підтримки в належному робочому стані національної мережі автодоріг.

Використання коштів позики за Проектом закінчено 31 січня 2006 року. Всі закупівлі в рамках кредиту здійснювались на тендерній основі. Процедури при проведенні тендерів узгоджувались з ЄБРР (погодження тендерної документації, попередня зустріч з учасниками тендера, відкриття й оцінка тендерних заявок, присудження контракту переможцю тендера). Процес закупівлі відбувався згідно з Принципами та правилами закупівлі товарів та послуг ЄБРР, після публікації оголошення про закупівлю на веб-сайті ЄБРР та в Україні, в інформаційно-аналітичному журналі “Вісник державних закупівель”.

У результаті реалізації Проекту досягнуто такі цілі:

— за рахунок кредиту відремонтовано 224 км дороги М06 на загальну суму 67,39 млн євро. У результаті ремонту користувачі дороги одержали покращений

стан покриття, що привело до зменшення тривалості перевезення вантажів і пасажирів;

- зменшився ризик ДТП;
- зменшилися транспортно-експлуатаційні витрати на автомобільному транспорті та ін.

Прямий та опосередкований економічний ефект від реалізації Проекту становить 92,92 млн грн на рік, що забезпечує термін окупності капітальних вкладень у відновлення автомобільної дороги в 5,5 року при нормативах окупності 8,2 року.

Управління Проектом загалом було оперативним і результативним. Проект успішно завершено, досягнуто основні поставлені цілі.

*Проект “Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп (М06-II)”.*

Кредитну угоду укладено 28 лютого 2005 року між Україною та ЄБРР. Сума кредиту — 100 млн євро.

Метою Проекту є залучення інвестиційних коштів ЄБРР для збереження у проїжджому стані автомобільної дороги Київ — Чоп на найближчі 10—12 років, приведення до європейських стандартів однієї з найважливіших магістралей України.

Використання коштів позики за Проектом закінчено 1 жовтня 2008 року. Всі закупівлі в рамках кредиту здійснювались на тендерній основі. Процедури при проведенні тендерів узгоджувались з ЄБРР (погодження тендерної документації, попередня зустріч із учасниками тендера, відкриття й оцінка тендерних заявок, присудження контракту переможцю тендера). Процес закупівлі відбувався згідно з Принципами та правилами закупівлі товарів та послуг ЄБРР, після публікації оголошення про закупівлю на веб-сайті ЄБРР та в Україні, в інформаційно-аналітичному журналі “Вісник державних закупівель”.

Управління Проектом в цілому також було оперативним і результативним. Проект успішно завершено, досягнуто основні поставлені цілі.

*Проект “Ремонт автомобільної дороги М-06 Київ — Чоп на ділянці від м. Київ (км 14) до м. Броди, Львівської обл. (км 441)”.*

Кредитну угоду підписано 19 грудня 2006 року між Україною та ЄБРР. Загальна вартість кредиту за Проектом становитиме 680 млн євро, у тому числі: позика ЄБРР — 200 млн євро, позика Європейського інвестиційного банку — 200 млн, частка української сторони — 280 млн євро (внесок Укравтодору).

Метою Проекту є приведення до європейського рівня транспортно-експлуатаційного стану автомобільної дороги М-06 Київ — Чоп на ділянці від м. Київ (км 14) до м. Броди, Львівської обл. (км 441) — однієї з найважливіших магістральних доріг України, що збігається з панєвропейським транспортним коридором № 3: Берлін — Вроцлав — Краків — Львів — Рівне — Житомир — Київ. Вибірка коштів за контрактами здійснюється відповідно до Стандартних Положень та Умов Європейського банку реконструкції та розвитку. Кошти перераховуються Банком безпосередньо на рахунок постачальника. Всі закупівлі в рамках кредиту здійснюються як і для попереднього проекту.

Одним із проектів у галузі транспорту можна назвати спільний з ЄБРР проект “Розвиток інфраструктури Іллічівського морського торговельного порту”, реалізація якого розпочалася 22 травня 2009 року. Проект є першим спільним із цим Банком проектом у державному секторі з розвитку інфраструктури морських портів України.

Головною метою Проекту є реконструкція причалів Іллічівського морського торговельного порту з метою створення сприятливих умов для підвищення вантажообігу порту. Об’єми вантажопереробки контейнерів найдинамічніше розвиваються в Іллічівському порту. У 2007 році вантажообіг контейнерів перевищив 530 тис. TEU<sup>1</sup>, у 2008 році становив 670 тис.

На сьогодні сумарна переробна здатність порту з обробки контейнерів перебуває на рівні 1,1 млн TEU на рік. Іллічівський порт через низку об’єктивних обставин має великі перспективи для нарощування об’ємів переробки контейнерних вантажів. Глибина прохідного каналу в поєднанні з параметрами причалів дає можливість приймати одночасно три океанські контейнеровози місткістю понад 5 тис. TEU і довжиною до 300 м. Розроблена Програма розвитку Іллічівського порту передбачає комплекс заходів зі збільшення пропускної спроможності існуючих контейнерних потужностей і будівництву двох нових контейнерних терміналів.

Таким чином, до 2014—2015 років планується створити сучасний, технічно добре оснащений вантажний комплекс потужністю 1 млн TEU на рік, який зможе приймати судна вантажомісткістю понад 6000 TEU. Паралельно з цим планується в найкоротший термін створити потужності з обслуговування суден-контейнеровозів ближчих фідерних контейнерних і авто паромних ліній<sup>2</sup>.

Фінансування Проекту передбачається здійснювати за рахунок позики ЄБРР (26 млн євро) та коштів Іллічівського морського торговельного порту. Позичальником за Проектом є Іллічівський морський торговельний порт, який залучає кредитні кошти цього банку під державні гарантії України. Джерелом повернення кредиту та української частки співфінансування за Проектом будуть власні кошти Іллічівського морського торговельного порту.

Згідно з положеннями угод за Проектом залучення кредиту ЄБРР передбачається здійснити у євро за плаваючою процентною ставкою EURIBOR + 1 % річних від суми використаного та непогашеного кредиту (на 4 червня 2009 року EURIBOR становив 1,4 %) терміном на 15 років, що включає пільговий період приблизно 3,5 року з дати підписання Кредитної угоди — 28 листопада 2007 року (на сьогодні залишився 2,5-річний пільговий період).

Відповідно до умов залучення кредиту на суму використаного й непогашеного кредиту нараховуватиметься плата за користування позикою за плаваючою

---

<sup>1</sup> TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) — одиниця виміру, що дорівнює об’єму, який займає стандартний 20-футовий контейнер. Використовується для підрахунку місткості контейнеровозів або місць зберігання контейнерів.

<sup>2</sup> Сворцов Г.П. Стратегия развития морских портов Украины на ближайшее десятилетие: Материалы 8-й международной конференции “Inter—Transport”. — О.: Порты Украины, 2009. — С. 224—225.



процентною ставкою EURIBOR + 1 % річних. Визначення суми плати за користування кредитом залежить від ставки шестимісячного EURIBOR, інтенсивності використання кредиту, загальної суми використаного й неповерненого кредиту. За умов, що реалізація проекту здійснюватиметься рівномірно протягом терміну доступу до кредиту (три роки), а рівень ставки EURIBOR відповідатиме прогнозу на наступні три роки (помірне зростання), сума плати за користування кредитом приблизно становитиме: у 1-й рік — 150 тис. євро (середньозважений EURIBOR становить 5,2 %), у 2-й рік — 420 тис. (5,6 %), у 3-й рік — 900 тис. євро, а в наступні роки поступово (протягом 12 років) зменшуватиметься<sup>3</sup>.

Комісія за зобов'язаннями становитиме 0,5 % річних від невикористаної частини позики, одноразова комісія — 1 % від суми позики. Крім того, Іллічівський морський торговельний порт сплачуватиме до Державного бюджету України комісію за надання державних гарантій у розмірі 1 % річних від використаної та непогашеної суми кредиту. Термін погашення кредиту становить 12 років. Кредит погашатиметься 24-ма рівними піврічними платежами. Першою датою погашення є 10 червня 2011 року, останньою датою обслуговування й повернення основної суми боргу — 10 грудня 2022 року.

Положеннями зазначених угод за проектом передбачено, що останньою датою використання коштів буде 1 грудня 2010 року.

Загалом, за умов, що реалізація Проекту здійснюватиметься рівномірно протягом терміну доступу до кредиту (три роки), Іллічівському морському торговельному порту в рахунок обслуговування кредиту треба буде сплатити: у 1-й рік — 500 тис. євро (враховуючи комісію за зобов'язаннями, нараховану до дати набрання чинності), у 2-й рік — 620 тис., у 3-й рік — 1140 тис. євро.

Проект є частиною загальної програми капітальної реконструкції та реструктуризації роботи контейнерного терміналу й терміналу металовантажів.

Проект складається з двох частин:

1. Інвестиційна програма.
2. Програма корпоративного розвитку.

На реалізацію Інвестиційної програми передбачається спрямувати кошти кредиту ЄБРР, які будуть надані для реконструкції ключової інфраструктури (причалів) та закупівлі обладнання для обробки вантажів, потрібне Іллічівському морському торговельному порту для реконструкції причалів №№ 7, 8 і 9 з метою створення сучасного комплексу для обробки металовантажів. Для запровадження цієї інвестиційної програми передбачено залучення міжнародних інженерів для підготовки тендерних документів і нагляду за виконанням контрактів.

Програма корпоративного розвитку має бути запроваджена з допомогою міжнародних консультантів, що фінансуватимуться з фондів технічної допомоги, наданих Євросоюзом на грантовій основі. Програма сприятиме інституційному розвитку Позичальника, зокрема, у таких сферах, як:

<sup>3</sup> Кредитна Угода між Європейським банком реконструкції та розвитку та Іллічівським морським торговим портом від 28.11.2007 № 31245.

— бізнес-планування. П'ятирічний бізнес-план буде підготовлено й адекватні процедури планування буде розроблено для його подальшого перегляду й коригування Позичальником самостійно;

— процедури Методики складання фінансового завдання (МСФЗ). На додаток до щорічного аудиту рахунків Позичальника за МСФЗ буде запроваджено зміни до процедур бухгалтерського обліку, які дадуть змогу Позичальнику проводити регулярну трансформацію звітності й підготовку необхідних вхідних даних для фінансових прогнозів;

— посилення власного потенціалу Позичальника щодо розробки проектів і стратегічного планування. Як частину Програми корпоративного розвитку буде проведено навчальні курси з відповідними посадовими особами Позичальника, які зосереджуватимуться на стратегічному інвестиційному плануванні, структуруванні угод із зовнішніми партнерами/концесіонерами та одержанні комерційного фінансування;

— структурування відповідних угод із приватними операторами терміналів, що співпрацюють із Портом. Позичальник розробить Посібник з відбору та операцій, який включатиме процедури та інструкції Порту щодо відбору й моніторингу приватних операторів терміналів відповідно до кращої міжнародної практики. Як пілотний проект згідно з кращою міжнародною практикою буде структуровано угоду з приватними операторами, які залучатимуться до експлуатації Терміналу металовантажів після його реконструкції;

— запровадження системи основних показників ефективності діяльності, що становитимуть основу оцінювання операційних і фінансових результатів діяльності Позичальника й моніторингу ефективності діяльності приватних операторів терміналів.

В Україні готуються й запроваджуються такі спільні з ЄБРР проекти розвитку транспортної галузі, як:

— “Розвиток залізничних шляхів України”. Сума кредиту ЄБРР — 51,88 млн дол. США;

— “Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України”. Сума кредиту ЄБРР — 120 млн дол.;

— “Будівництво морських суховантажних суден дедвейтом 5500 тонн для ВАТ “Українське Дунайське пароплавство”. Сума кредиту ЄБРР — 4,5 млн дол.;

— “Будівництво перевантажувального комплексу контейнерів у Бердянському морському торговельному порту на причалі № 10”. Сума кредиту ЄБРР — 11,7 млн євро.

Крім того, у рамках спільних з МБРР проектів у транспортній галузі Україною передбачається залучити кредит Світового банку для реалізації проекту “Модернізація залізниць”. Орієнтовна сума позики становитиме 500 млн дол.

Метою проекту є модернізація залізничної лінії Харків — Полтава — Миколаїв — Джанкой. Паралельно існуючий напрямок між цими пунктами (Харків — Запоріжжя — Джанкой) працює на повну потужність. Щоб задовольнити очікуване

зростання потреб у перевезеннях, планується перевести рух вантажних поїздів із напрямку Харків — Запоріжжя — Джанкой на модернізований напрямок Харків — Полтава — Миколаїв — Джанкой, а за напрямком Харків — Запоріжжя — Джанкой забезпечити пасажирські перевезення. Пропонуються інвестиції в електрифікацію, будівництво другої колії в рамках модернізації колійного господарства та вдосконалення засобів автоматики, телемеханіки і зв'язку на ділянці в напрямку Харків — Полтава — Миколаїв — Джанкой. Попередня оцінка загальної вартості проекту становить 1,1 млрд дол. США.

Реалізація в Україні інвестиційних проектів МФО регулюється як загальними законодавчими актами (наприклад, Конституцією України, Бюджетним кодексом України, законами України “Про міжнародні договори України”, “Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти”, Порядком ведення Міністерством фінансів України обліку державного боргу та операцій, пов'язаних з ним, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 22.01.2001 № 42), так і нормативно-правовими актами, спеціально призначеними для регулювання відносин, які виникають у зв'язку з підготовкою й реалізацією інвестиційних проектів МФО в Україні. Спеціальні нормативно-правові акти містять основні норми українського законодавства, що діють у цій сфері. Такими документами є:

1. Порядок ініціювання, підготовки та реалізації проектів економічного і соціального розвитку України, які підтримуються міжнародними фінансовими організаціями, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 26.11.2008 № 1027 (зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.2009 № 125).

2. Закон України “Про вступ України до МВФ, МБРР, МФК, МАР та БАГГ” від 03.06.1992 № 2402-ХІІ та Указ Президента України “Про членство України в Європейському банку реконструкції та розвитку” від 14.07.1992 № 379/92.

3. Порядок діяльності груп управління проектами економічного і соціального розвитку України, які підтримуються міжнародними фінансовими організаціями, затверджений спільним наказом Міністерства фінансів України, Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України, Міністерства праці та соціальної політики України, Міністерства юстиції України від 29.10.2002 № 905/308/550/93/5.

4. Порядок вибору банків, що залучаються до реалізації проектів, затверджений наказом Міністерства фінансів України від 07.05.2002 № 299.

5. Порядок проведення оцінки фінансового стану бенефіціара та визначення виду забезпечення для обслуговування та погашення позики, наданої за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, затверджений наказом Міністерства фінансів України від 01.04.2003 № 247 (зі змінами та доповненнями, внесеними наказом Міністерства фінансів України від 26.10.2006 № 1012).

Ініціювання проектів економічного й соціального розвитку України, які підтримуються МФО та в рамках яких Україна несе зобов'язання згідно з міжнародними

договорами, регулюється Порядком ініціювання, підготовки та реалізації проектів економічного та соціального розвитку України, які підтримуються міжнародними фінансовими організаціями, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 26.11.2008 № 1027 (*надалі* — Порядок).

Суб'єктами, які можуть ініціювати інвестиційний проект МФО, в Україні є будь-який орган державної влади, орган місцевого самоврядування, а також установа чи організація, утворені в установленому порядку зазначеними органами, чи суб'єкт господарювання державного або комунального сектору економіки.

Відповідно до п. 8 розділу “Ініціювання інвестиційного проекту” Порядку розроблені ініціатором пропозиції щодо ініціювання проекту подаються Міністерству економіки України.

Пропозиції щодо ініціювання проекту МФО мають бути оформлені відповідно до вимог додатка 1 до Порядку, а саме:

1. Проектна пропозиція повинна містити опис:

— проблеми, на розв'язання якої спрямовано проект, шляхів і механізму її розв'язання;

— цілей і завдань проекту й результатів, яких передбачається досягти, відповідності їх національним, регіональним і галузевим пріоритетам;

— орієнтовних показників, що дадуть змогу оцінити результати реалізації проекту й досягнення його цілей;

— попередніх розрахунків оціночної вартості проекту;

— ресурсів, необхідних для реалізації проекту, альтернативних джерел його фінансування, обґрунтування необхідності залучення позики;

— передбачуваного джерела повернення позики;

— орієнтовного плану заходів щодо підготовки проекту з очікуваним строком його реалізації.

2. До проектної пропозиції щодо ініціювання інвестиційного проекту, який передбачається реалізувати на умовах фінансової самоокупності, додаються:

— лист про підтримку проекту центральним органом виконавчої влади, відповідальним за забезпечення проведення державної політики у сфері, у якій передбачається реалізація проекту, та згода такого органу на визначення його відповідальним виконавцем;

— нотаріально засвідчені копії установчих документів потенційного бенефіціара та свідоцтва про його державну реєстрацію;

— інформація щодо способу забезпечення погашення й обслуговування позики;

— висновок Міністерства фінансів України щодо оцінки фінансового стану потенційного бенефіціара;

— інформація про стан розроблення проектної документації та проведення екологічної експертизи, вирішення питань щодо виділення земельних ділянок у разі, коли реалізація проекту пов'язана з інвестиційними програмами і проектами будівництва;

— довідка потенційного бенефіціара про відсутність простроченої понад три місяці заборгованості з погашення й обслуговування раніше наданих позик і довгострокових кредитів комерційних банків, у тому числі іноземних;

— довідка ДПА про відсутність у потенційного бенефіціара простроченої понад три місяці заборгованості перед державним бюджетом зі сплати податків і зборів (обов'язкових платежів).

Міністерство економіки України з метою проведення експертизи пропозицій щодо ініціювання проекту надсилає подані пропозиції зацікавленим органам виконавчої влади (п. 9 того ж розділу Порядку).

Пунктом 10 Порядку встановлено, що Міністерство економіки України за результатами експертизи проектної пропозиції, проведеної зацікавленими органами виконавчої влади, приймає рішення про доцільність підготовки інвестиційного проекту та визначає відповідального виконавця.

Виконання вимог законодавства України щодо надання забезпечення виконання бенефіціарами своїх обов'язків у рамках спільних із МФО проектів, які здійснюються з наданням державних гарантій, є безумовним обов'язком для всіх бенефіціарів. Вид такого забезпечення, згідно з п. 6.1 Порядку проведення оцінки фінансового стану бенефіціара та визначення виду забезпечення для обслуговування та погашення позики, наданої за рахунок коштів МФО, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 01.04.2003 № 247, визначається бенефіціаром.

Види забезпечення виконання зобов'язання встановлено ст. 546 Цивільного кодексу України, а саме: виконання зобов'язання може забезпечуватися неустойкою, порукою, гарантією, заставою, притриманням, завдатком. Частина друга цієї статті також передбачає, що договором можуть бути встановлені інші види забезпечення виконання зобов'язання.

Враховуючи викладене, в умовах поточної світової фінансової та економічної кризи, співробітництво України з міжнародними фінансовими організаціями має важливе значення, оскільки надає можливості для залучення на вигідних умовах довгострокових фінансових ресурсів для реалізації глобальних проектів із розвитку транспортної інфраструктури.