

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ У СФЕРІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Досліджено базові принципи формування державної політики України у сфері розвитку транспортної інфраструктури. Визначено механізм управління, напрями та інструменти реалізації державної політики в транспортній сфері.

Ключові слова: державна політика у сфері транспорту, транспортна інфраструктура, державно-приватне партнерство, механізм управління, енергоефективність.

Basic principles of formation Public policy of Ukraine of development of the transport infrastructure are researched in the article. A management mechanisms, directions and instruments of realization the problems of Public Policy in a transport sphere are defined.

Key words: the Government public policy in the field of transport, transport infrastructure, state private partnership, management mechanism, energy efficiency.

Транспорт є однією з базових галузей національної економіки. Ефективне функціонування транспортної сфери є необхідною умовою забезпечення обороноздатності країни, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення.

Транспортна система України представлена практично всіма видами наземного, водного, повітряного та трубопровідного видами транспорту. Однак транспортна система України суттєво відстає в розвитку від Європейської системи. Гальмування розвитку транспортної сфери України пов'язане з такими причинами: великі витрати на утримання транспортної мережі на одну особу порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (78 осіб на 1 км²), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності громадян Євросоюзу) [2].

Розвиток транспортної інфраструктури залишається незадовільним і стає на заваді створенню передумов для економічного зростання країни, якісному забезпеченню транспортного обслуговування суб'єктів господарювання і населення, розвитку експортного потенціалу транспортної галузі, покращенню іміджу України як транзитної країни. Розвиток транспортної галузі й реалізація потенціалу транспортної інфраструктури мають стати одним із ключових елементів стратегії економічного зростання держави в цілому та забезпечення її економічної безпеки.

На сьогодні галузь транспорту в цілому задовольняє потреби національної економіки та населення в перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості та

ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам.

Транспортна галузь відіграє визначальну роль в економічному розвитку країни, формуючи внутрішній ринок, обумовлюючи продуктивність зовнішньої торгівлі, посилюючи транскордонні зв'язки України із зовнішнім світом, а також створюючи соціальний ефект у розвитку регіонів.

Розвиток економіки країни, територіальний розподіл праці, розширення міжнародних зв'язків, формування і наявність великих промислових і культурних центрів, високий рівень рухливості населення свідчить про необхідність корінного поліпшення транспортного обслуговування, роботи і розвитку традиційних видів транспорту, створення більш досконалих технічних засобів, нових видів пасажирського транспорту.

В умовах проведення в Україні адміністративної реформи особливої актуальності набуває проблема підвищення ефективності державного управління, зокрема системи органів державної та місцевої влади. Держава як суб'єкт влади та основний регулятор має право за необхідності перерозподіляти ресурси з однієї сфери економіки в іншу. У багатьох випадках це не тільки сприяє загальному поліпшенню соціально-економічного клімату, підвищує інвестиційний рейтинг країни, а й має прямий вплив на реалізацію партнерських проєктів, орієнтованих на вирішення суспільно значущих завдань [5].

За державою залишаються важелі регулювання та контролю, такі як тарифна політика, контроль за безпекою, екологічністю, якістю обслуговування споживачів послуг тощо. Завдяки збереженню цих контрольних функцій держава може відійти від безпосереднього керівництва господарською сферою, надавши компетенцію ведення господарської діяльності приватному бізнесу.

Важливим для України є забезпечення виконання завдань Транспортної стратегії в частині захисту довкілля та зростання енергоефективності: зменшення до 2020 р. на 30 % обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферу, а також зменшення на 15 – 20 % енергомісткості транспорту. Для цього потрібно забезпечити оновлення матеріально-технічної бази транспорту, сформувати його раціональну структуру (за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією тощо).

Проблеми розвитку транспортної сфери України дослідженні у працях українських науковців: О. Бойко, Н. Бондар, І. Дідовець, О. Ємельянової, І. Запатріної, О. Собкевич.

Серйозними проблемами галузі транспорту є значний знос основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу, недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення та забезпечення інноваційного розвитку матеріально-технічної бази галузі, обмеженість бюджетного фінансування та амортизаційних відрахувань, недосконалість механізму лізингу, низький рівень використання транспортного потенціалу держави.

За останні роки організація транспортного обслуговування і економічний стан пасажирського транспорту значно погіршилися. Транспортні підприємства не мають чіткого визначення джерел і механізмів фінансування їх діяльності. Розмежування відповідальності за роботу підприємств пасажирського транспорту між центральними і місцевими органами влади, а також різними комітетами і відомствами не узгоджується з організацією роботи транспорту і існуючою системою фінансування.

Інвестиційні процеси, розвиток матеріально-технічної бази транспорту в умовах ринкової економіки вимагають комплексного використання всіх джерел фінансування як власних, так і регіональних. Подальший розвиток пасажирських перевезень на залізницях України неможливий без проведення кардинальних організаційно-економічних реформ. Необхідно активізувати процес перетворення транспортної мережі із підприємств, що знаходяться у власності держави і фінансуються нею, в акціонерні товариства, що діють в умовах економіки з різними формами власності.

Метою дослідження є аналіз, обґрунтування змісту, визначення основних складових організаційно-правового та економічного механізмів формування державної політики України у сфері розвитку транспортної інфраструктури та реалізації механізму державно-приватного партнерства.

Одним із завдань модернізації економіки України є створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу України на засадах інтенсивного розвитку. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дозволить пришвидшити структурні трансформації у транспортній галузі і сприятиме реалізації стратегічно важливих проєктів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури і забезпечення високих стандартів транспортних послуг.

Важливим фінансовим механізмом реформування транспортної галузі України є допомога з боку ЄС, а також іноземних банків і провідних фінансових інституцій, яка здійснюється у формі надання бюджетної підтримки, виділення позик на реалізацію проєктів, спрямованих на модернізацію транспортної галузі України.

Нині допомогу Україні для впровадження структурних трансформацій у сфері транспорту та дорожнього господарства надає Європейський Союз шляхом секторальної бюджетної підтримки за програмою “Підтримка впровадження транспортної стратегії України” на підставі Угоди про фінансування [6]. Загальне фінансування програми становить 65 млн євро і спрямоване на впровадження інституційних реформ у транспортному секторі в Україні, сприяння покращенню розвитку транспортної інфраструктури в країні, приведення законодавства України у відповідність до міжнародних норм і стандартів.

Державно-приватне партнерство – співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними

партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами. Застосування механізмів державно-приватного партнерства в Україні передбачає, насамперед, створення відповідних правових та організаційних передумов його реалізації.

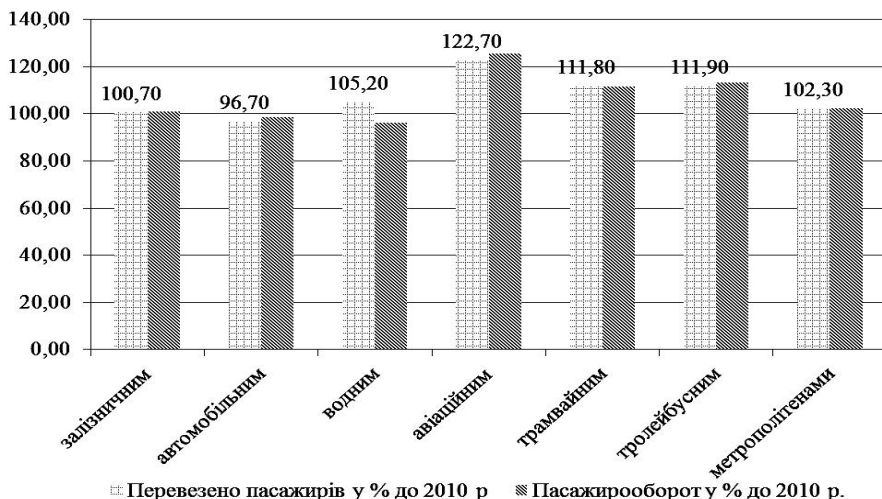


Рис. 1. Динаміка пасажирських перевезень в Україні у 2011 р. (% до 2010 р.)

До ознак державно-приватного партнерства належать:

- забезпечення вищих техніко-економічних показників ефективності діяльності, ніж у разі здійснення такої діяльності державним партнером без залучення приватного партнера;
- довготривалість відносин (від 5 до 50 років);
- передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства;
- внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством [1].

Державний партнер має погодити документацію із землеустрою з відповідними органами державної влади чи органами місцевого самоврядування у передбаченому законодавством порядку, а у випадках, передбачених законом, отримати позитивний висновок державної землепорядної експертизи у порядку, визначеному законом.

У Законі передбачено аналіз ефективності здійснення державно-приватного партнерства та виявлення можливих ризиків, пов'язаних з його реалізацією, проводяться шляхом:

- детального обґрунтування соціально-економічних та екологічних наслідків здійснення державно-приватного партнерства;

– порівняння основних показників реалізації проекту (рентабельності, рівня витрат, якості послуг тощо) із залученням приватного партнера та без такого залучення;

– виявлення видів ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ризиками, що здійснюється відповідно до методики, затвердженої Кабінетом Міністрів України;

– визначення форми реалізації державно-приватного партнерства.

Державна підтримка здійснення державно-приватного партнерства може надаватися: шляхом надання гарантій державою та гарантій Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування; шляхом фінансування за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними та місцевими програмами; в інших формах, які передбачені Законом.

Для іноземних приватних партнерів, які здійснюють в Україні державно-приватне партнерство, встановлюється національний правовий режим інвестиційної та іншої господарської діяльності, крім випадків, передбачених законом та міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Мета партнерства держави та приватного бізнесу полягає в тому, щоб використовувати переваги обох форм власності без глибоких соціальних змін і потрясінь. Досвід створення різноманітних форм таких партнерств дає змогу при безумовному збереженні важливіших національних об'єктів у державній власності передавати правомочності власника приватному бізнесу. Це стосується таких функцій, як спорудження, експлуатація, утримання та управління об'єктами виробничої та соціальної інфраструктури.

Інтереси державного і приватного партнера можуть не тільки не співпадати, а й суперечити одні одним. З метою усунення конфліктності сторін, укладанню угоди про партнерство повинні передувати перемовини сторін, які збалансують інтереси та цілі учасників. Держава може запропонувати відповідну компенсацію приватному партнеру у вигляді податкових та інших пільг, надання певних гарантій, у тому числі фінансових.

Дослідження щодо участі приватного бізнесу у транспортній галузі, що проводився за базою даних Світового банку, вирізняє такі типи взаємодії приватного капіталу та держави у проектах державно-приватного партнерства: контракти підяду, концесії; обслуговування, оренда та передача об'єкта; будівництво, обслуговування, експлуатація та передача об'єкта; нові проекти або проекти “з нуля”; будівництво, експлуатація та передача об'єкта; будівництво, володіння та експлуатація об'єкта; приватне будівництво та експлуатація об'єкта; оренда об'єкта; продаж активів [5].

Найбільш поширеним типом є концесії (55 %), найменш поширеним – контракти на управління та оренду (5 %). Активність залучення приватного капіталу для вирішення проблем розвитку транспорту забезпечує й відповідне зростання інвестицій у галузь.

Аналіз досліджень, що проводились Міжнародним валютним фондом, дав змогу систематизувати чинники, що визначають успішність реалізації проектів

державно-приватного партнерства за наступними групами: 1) державні фінансові ресурси; 2) політична ситуація в країні; 3) кон'юнктура ринку; 4) макроекономічні умови в країні; 5) правова система та якість діючих інститутів; 6) минулий досвід державно-приватного партнерства; 7) мотиви участі приватного капіталу у проєктах ДПП [4].

Стратегічно важливу первинну роль відіграє цілеспрямована політика держави щодо стимулювання інвестиційної діяльності та формування відповідного економіко-правового механізму. При цьому використання різних форм та інших інструментів інвестування у сферу модернізації та розбудови інфраструктури ринку транспортних послуг має базуватися на диференційованому підході до суб'єктів, видів і процесів внутрішньодержавного й іноземного інвестування. ДПП є поєднанням базових інтересів приватного і державного секторів, коли на кожну зі сторін покладається виконання властивих функцій (підприємницької та регулятивної відповідно) з метою оптимального вирішення соціально значущих завдань з надання транспортних послуг [3].

Наявна транспортна інфраструктура потребує подальшої модернізації на основі реалізації прийнятих довгострокових державних цільових економічних програм: відповідні розділи Програми економічних реформ на 2010 – 2014 рр. “Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна влада”, Транспортної стратегії України на період до 2020 р., Морської доктрини на період до 2035 р., Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р., Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 рр., інших діючих нормативно-правових актів та розробки і впровадження нових документів перспективного розвитку.

Транспорт як інфраструктурна галузь відіграє суттєву роль у посткризовому розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України в європейську та світову економічні системи. Однак існуючий незадовільний стан рухомого складу різних видів транспорту в Україні обумовлює низький рівень використання потенціалу України як транзитної держави.

Модернізація транспортної галузі України має забезпечити її відповідність європейським стандартам як за швидкістю та якістю перевезень вантажів, так і за комфортністю обслуговування пасажирів. Важливу роль при цьому, на думку доповідача, мають відігравати заходи, спрямовані на вирішення проблеми збалансування попиту і пропозицій з надання транспортних послуг, зміцнення міжнародного співробітництва і посилення процесу інтеграції транспортної системи України до європейської та світової транспортних мереж, розвиток державно-приватного партнерства у транспортній галузі.

Вагомую складовою в реалізації потенціалу транспортної інфраструктури є поглиблений розвиток міжнародного співробітництва в цій сфері. Україні належить реформувати транспортну систему та гармонізувати транспортне законодавство із відповідним законодавством Європейського Союзу, щоб повністю використати транзитний потенціал та вигідне географічне розташування країни.

Література:

1. Про державно-приватне партнерство : Закон України № 2404–VI від 1 липня 2010 р. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/documents/12134.html>.
2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. / Міністерство палива та енергетики України. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
3. *Бойко О. В.* Державно-приватне партнерство в системі інвестиційних форм розвитку інфраструктури ринку транспортних послуг: зарубіжний і вітчизняний досвід / О. В. Бойко, І. В. Дідовець // Держава та регіони. – 2011. – № 2. – С. 21–28.
4. *Бондар Н. М.* Світовий досвід приватно-державного партнерства у транспортній галузі / Н. М. Бондар // Ефективна економіка [Електр. наук. фах. вид.]. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=241>.
5. *Запатріна І. В.* Розвиток державної підтримки публічно-приватного партнерства в Україні / І.В. Запатріна // Економіка та прогнозування. – 2011. – № 3 – С. 9–24.
6. *Собкевич О. В.* Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі. Аналітична записка / О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова // Національний інститут стратегічних досліджень. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/995/>.

Надішла до редколегії 09.01.2013 р.

УДК [336.77 : 332.2] (477)

Н. С. ОРЛОВА, Ю. Л. МОХОВА

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ІПОТЕЧНОГО КРЕДИТУВАННЯ В УКРАЇНІ

Визначено ефективність використання банками іпотечного ресурсного потенціалу, складено рейтинг банків за даним показником для виділення основних напрямків удосконалення системи іпотечного кредитування в Україні.

Ключові слова: іпотека, іпотечне кредитування ефективність, іпотечний ресурсний потенціал, державне регулювання.

The article defined the efficiency of banks mortgage resources, the rating of banks for this indicator to highlight key areas of improvement of mortgage lending in Ukraine.

Key words: mortgage, mortgage lending, efficiency, a mortgage resource potential, and regulation.