

УДК 339.9+338.47

Харсун Л.Г.*

ПЕРСПЕКТИВНІ ФОРМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ У РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

У статті наголошено на потребі залучення приватного інвестиційного капіталу у розвиток транспортної інфраструктури України, виходячи із притаманних їй технічних та технологічних проблем. Виявлено пріоритетні напрями іноземного інвестування у інфраструктурні елементи кожного виду транспорту. Доведено перспективність використання концесії, як форми співпраці з іноземними приватними інвесторами у транспортній галузі.

Ключові слова: іноземні інвестиції, транспортна інфраструктура, державно-приватне партнерство, концесія, концесійна угода.

В статье акцентировано внимание на потребности в привлечении частного инвестиционного капитала в развитие транспортной инфраструктуры Украины, исходя из свойственных ей технических и технологических проблем. Определены приоритетные направления иностранного инвестирования в инфраструктурные элементы каждого вида транспорта. Доказано перспективность использования концессии, как формы сотрудничества с иностранными частными инвесторами в транспортной отрасли.

Ключевые слова: иностранные инвестиции, транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, концессия, договор концессии.

In the article it is marked the requirement of bringing in of private investment capital in development of a transport infrastructure of Ukraine, proceed from inherent it technical and technological problems. Found out priority directions of the foreign investing in the infrastructural elements of every type of transport. Perspective of the use of concession is well-proven, as forms of collaboration with foreign private investors in a transport industry.

Key words: foreign investments, transport infrastructure, state private partnership, concession, concession agreement.

Постановка проблеми. Транспортна система України перебуває на сьогоднішній день у ситуації неповного і неефективного використання її потенціалу, зокрема до здійснення міжнародних перевезень вантажів. Обмеженість обсягів та незадовільна якість таких операцій зумовлена насамперед проблемами інфраструктурного характеру, які притаманні сектору послуг кожного виду транспорту.

Саме удосконалення та розвиток вітчизняної транспортної інфраструктури є основною запорукою формування ефективної системи транспортного забезпечення зовнішньої

* к. е. н., доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності Київського економічного інституту менеджменту

торгівлі нашої країни, а відтак, і першочерговим напрямом спрямування інвестиційних ресурсів. З іншого боку, в умовах гострої нестачі внутрішніх державних та приватних інвестиційних джерел фінансування очевидною стає потреба пошуку шляхів залучення капіталу іноземних інвесторів у вітчизняну транспортну галузь. Причому ключовою вимогою до можливих форм залучення іноземних інвестицій має стати оптимальне поєднання інтересів власників капіталу та держави, у власності якої знаходиться більшість об'єктів транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку транспортної інфраструктури приділяється значна увага серед вітчизняних авторів, зокрема таких, як Бакаєв А., Котлубай М., Ложачевська О., Пирожков С., Прейгер Д., Садловська І., Хахлюк А., та ін.. Однак, не зважаючи на однотайність висловлювань щодо нагальної потреби та пріоритетних напрямів інвестування у транспортний комплекс України, не знайшли достатнього відображення у економічній літературі проблеми вибору методів та форм залучення капіталу іноземних інвесторів.

Метою статті є дослідження сучасних форм залучення приватного капіталу у процеси фінансування транспортного комплексу країни та обґрунтування вибору концесії, як оптимального механізму іноземного інвестування у розвиток транспортної інфраструктури.

Основні результати дослідження. За роки незалежності в Україні відмічається загрозлива тенденція скорочення протяжності шляхів сполучення майже за всіма видами транспорту. Так, за період з 1991 по 2012 рік більш ніж на 5% зменшилась довжина залізничних колій загального користування (з 22794,6 до 21644,6 км.), хоча й збільшилась питома вага електрифікованих – майже 47% у 2011 р. порівняно з 37% у 1991 р. [1]. Через низький рівень технічного стану верхньої будови колії, земляного полотна і споруд тільки на головних коліях постійно мають місце встановлення обмеження швидкості поїздів до 60-40 км/год., а в окремих випадках – до 15-20 км/год. [2;26]. До недоліків залізничної інфраструктури в Україні слід віднести і дефіцит пропускної спроможності деяких залізничних станцій (насамперед у напрямку до Криму – Сімферополь, Севастополь, Мелітополь, Джанкой) та нестачу роздільних пунктів.

Найбільше скорочення протяжності шляхів сполучення відбулось у галузі річкового транспорту, яке склало за останніх 22 роки 45%, що виступає однією з основних причин скорочення вантажопотоку вітчизняного річкового судноплавства. Конкурентоспроможність вітчизняного річкового транспорту у перевезеннях експортних та імпорتنих вантажів обмежується і тим фактом, що лише 30% внутрішніх водних шляхів України мають європейський клас «Е» і відповідають стандартам стосовно глибини, обладнання, суднохідної обстановки, тощо.

Ряд проблем, які стримують розвиток міжнародних вантажоперевезень стосуються і автодорожнього комплексу України. Так, за даниими Державної служби автомобільних доріг України, забезпеченість автомобільними дорогами з твердим покриттям становить 280 км на 1000 км², що у декілька разів менше, ніж у розвинених європейських країнах. До того ж 90% доріг потребують ремонту.

Основною проблемою морської транспортної інфраструктури в Україні, з нашої точки зору, є мілководність торговельних портів. Зараз великотоннажні судна, і то максимальним дедвейтом 50 тис. т., приймають лише три українські МТП – Одеський, Іллічівський та Південний, глибина яких складає 13,5-13 м. З осадкою понад 10 м можуть приймати судна Феодосійський та Севастопольський порти, від 9,8 до 6 м – Миколаївський, Керченський, Маріупольський, Бердянський, Херсонський та Ялтинський, решта мають глибину менше 4,5 м. [3;116]. Тому, в умовах тенденції світового фрахтового ринку до збільшення розмі-

рів морських торговельних суден українські порти втрачають значну частину товаропотоків, які переорієнтовуються на порти Балтії та Румунії. До стримуючих факторів збільшення обсягів перевалки зовнішньоторговельних вантажів морськими торговельними портами України відносяться і їх вузька спеціалізація та низький рівень технічної оснащеності. Так, за словами Директора Департаменту державної політики в галузі морського та річкового транспорту В. Севрюкова, рівень зношеності інфраструктури портів складає близько 70%. Лише половина причальних споруд є у придатних для експлуатації, а 20% причалів знаходяться у аварійному стані і не відповідають світовим стандартам безпеки судноплавства. Зменшує привабливість перевезень морем через українські порти і нерозвиненість припортової інфраструктури, зокрема під'їзних шляхів, мала площа площадок для відстоювання великовантажного автотранспорту, тощо.

Відтак, беззаперечною є необхідність капіталовкладень в розвиток транспортної інфраструктури. Зокрема, експерти Світового банку оцінюють потребу транспортної системи України на наступні 10 років у 5 млрд. дол. США. Наприклад, лише розширення термінального комплексу аеропорту "Бориспіль" вимагає капіталовкладень в сумі 1 млрд. грн. Також орієнтовний об'єм фінансування Програми розвитку автотранспорту на період до 2015 р. складає 57,9 млрд. грн. В той же час за підрахунками Укравтодору будівництво необхідних 4,5 тис. км автомобільних доріг потребує 31,5 млрд. дол. США.

Сумарно у вітчизняну транспортну галузь вкладено станом на 1.07.2012 р. 2,66 млрд. дол. США прямих іноземних інвестицій, причому щорічно на підприємства транспорту і зв'язку України припадає біля 4% їх сукупного обсягу. Серед країн-лідерів за обсягами інвестицій вирізняються Кіпр, Німеччина, Нідерланди, Австрія, Швейцарія, РФ та США, хоча вкладення останньої у вітчизняну транспортну систему в поточному році практично не здійснювались.

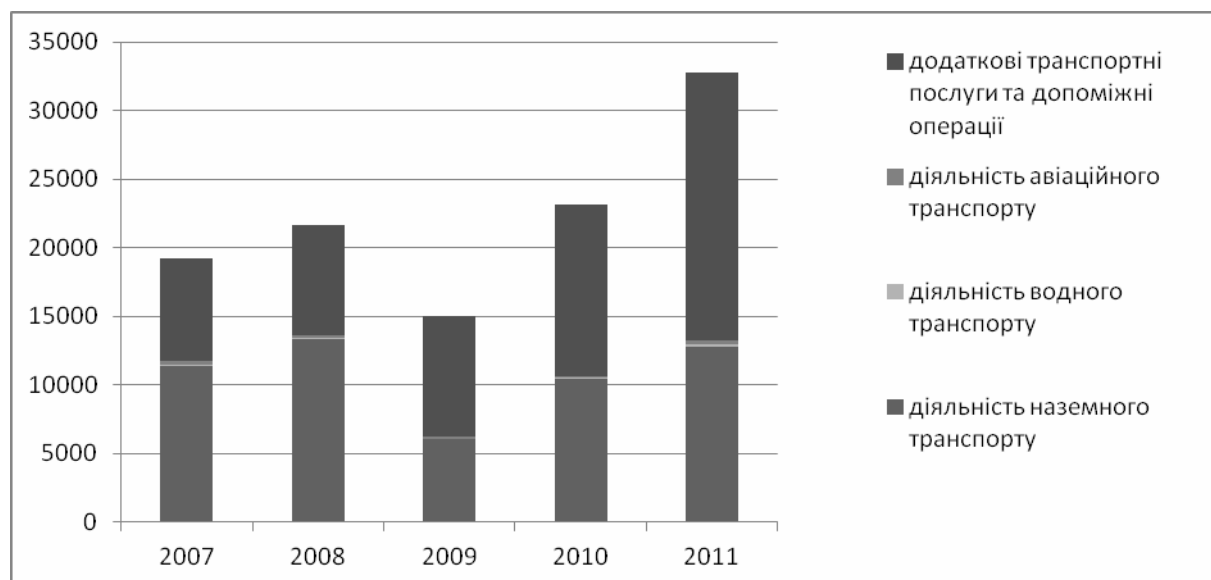


Рисунок 1. Інвестиції в основний капітал транспортних компаній України у 2007-2011 рр, млн.грн.

Джерело: складено автором за даними Держкомстату України. [4].

Динаміка освоєння капітальних інвестицій підприємствами транспортної галузі України за останні п'ять років є позитивною, не зважаючи на зрозумілий їх спад у кризовий 2009 рік. (рис. 1.). З 1-е півріччя 2012 р. підприємствами транспорту капіталізовано 10388,2 млн. грн., що майже на 30% більше порівняно з аналогічним періодом 2011 року. Але майже порівну цей обсяг розділили між собою реципієнти секторів наземного транс-

порту (6370,7 млн. грн.) та додаткових транспортних послуг і допоміжних операцій (6476,7 млн. грн.). Такий розподіл свідчить про недостатню спрямованість інвестицій в транспортну інфраструктуру, насамперед повітряного та водного транспорту. Серед одиначних прикладів інвестування в розвиток портового господарства вирізняється проект будівництва глибоководного терміналу “Карантинний мол” в Одеському порту, в який інвесторами вже вкладено 205 млрд. грн.. Реалізацію зазначеного проекту покладено на адміністрацією порту спільно із ДП “ГПК-Україна”, а його фінансування планується здійснювати переважно за рахунок отриманих компанією-інвестором довгострокових кредитів в обсязі 46 млн. дол. США від Міжнародної фінансової корпорації (IFC) та німецької компанії з інвестицій і розвитку (DEG). Очікується, що по завершенню будівництва терміналу ОМТП зможе наростити щорічні обсяги перевалки контейнерів до 1 млн. 300 тис. одиниць.

Але, не зважаючи на необхідність щорічного фінансування в обсязі 1,5% ВВП проектів розвитку транспортної інфраструктури, реальні витрати України становлять лише незначну частину цієї суми. Також, з огляду на переважне володіння державою об'єктами транспортної інфраструктури, з одного боку, та брак бюджетних коштів – з іншого, очевидно є необхідність пошуку нових, більш ефективних способів залучення капіталу приватних інвесторів.

Найбільш повно забезпечити компроміс між інтересами інвесторів та держави можна через застосування механізму Державно-приватного партнерства (ДПП). До об'єктивних передумов розвитку ДПП в Україні слід віднести потребу держави в значних інвестиційних ресурсах та зростання інтересів приватного бізнесу до державної підтримки, яка дозволить знизити інвестиційні ризики та підвищити надійність інвестиційних проектів. Багатьма країнами світу ДПП вже широко застосовується у ряді інфраструктурних секторів економіки. Наприклад у Великобританії це проекти на таких інфраструктурних об'єктах, як школи, лікарні, автомобільні дороги; у Канаді – в таких сферах, як енергетика, транспорт, захист навколишнього середовища, водні ресурси, водопостачання та водовідведення, рекреаційні об'єкти, інформаційні технології, охорона здоров'я, освіта; Греція переважно виконує проекти ДПП в транспортній галузі, зокрема щодо автомобільних доріг та аеропортів; Ірландія визначила такі об'єкти ДПП, як автомобільні дороги та міські транспортні системи; Австралія – транспорт і системи життєзабезпечення міст; Іспанія реалізує проекти ДПП в галузі платних автомобільних доріг та системах життєзабезпечення міст; США переважно виконують проекти ДПП, які об'єднують природоохоронну діяльність, життєзабезпечення сільських населених пунктів. До прикладу, з 1990 по 2009 рр. лише в Європейському Союзі було укладено більше 1300 угод з ДПП загальною вартістю капіталу понад 250 млрд євро.[5]. Водночас, за даними Світового банку щодо проектів ДПП в сфері інфраструктури, в Україні протягом 1992-2011 років було реалізовано 25 проектів, в які інвестовано 12 млн. дол. США, з них близько 11,5 млн дол. США – в сфері телекомунікацій [6].

В Україні потребу в розвитку ДПП передбачено Програмою економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», Програмою розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні та Національними проектами. Законодавчу базу механізму ДПП формують Закон України «Про державно-приватне партнерство», Закон України «Про угоди про розподіл продукції», Закон України «Про концесії», Закон України «Про концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг», постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, положення та накази центральних органів виконавчої влади, рішення місцевих органів

виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. Загалом лише на загальнодержавному рівні налічується кілька десятків нормативних актів, що безпосередньо регулюють питання ДПП. Також, у 2011-2012 рр. прийнято низку нормативних документів щодо методик і процедур, пов'язаних із реалізацією ДПП.

Так, згідно Закону України «Про державно-приватне партнерство» проекти ДПП повинні забезпечити вищу ефективність діяльності, ніж у разі її здійснення лише державним партнером, мати довготривалий характер (від 5 до 50 років), передбачати фінансування (або співфінансування) проекту з боку приватного партнера, розподіл відповідальності та ризиків між приватним і державним партнерами у процесі здійснення ДПП. Також, законодавчо встановлено, що у рамках здійснення ДПП можуть укладатися договори про концесію, спільну діяльність, розподіл продукції та інші договори. Водночас, світовий досвід показує, що у країнах із невисоким рівнем соціально-економічного розвитку проекти ДПП реалізуються насамперед у сферах транспортної інфраструктури та комунального господарства на основі договорів концесії.

Законом України «Про концесії» концесія визначається, як надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику. [7].

Договори концесії, як специфічна форма реалізації інвестиційних проектів, мають цілий ряд переваг: 1) прозорість залучення коштів, 2) ефективність використання державного і комунального майна; 3) правовий захист інвестицій, 4) цільовий розвиток об'єктів інфраструктури, 5) наявність гарантій виконання зобов'язань всіма учасниками, 6) об'єкти концесії залишаються у власності держави. Це значною мірою пояснює популярність концесії у інвестиційній діяльності багатьох країн світу. Так, за останні 10-15 років реалізовані тисячі концесійних проектів. Концесійне законодавство існує у понад 120 країнах світу з різним суспільним і державним устроєм. Спектр об'єктів, збудованих у рамках концесійних угод, надзвичайно широкий: від грандіозного проекту століття «Євротунель» вартістю 15 млрд дол. США до контрактів муніципальних органів влади у сфері дозвілля і відпочинку вартістю в декілька тисяч доларів. Більше всього концесійних проектів реалізується у сферах водопостачання і каналізації, газового і електро-енергетичного господарства, автодоріг та залізниць, міського будівництва, лісового господарства, розробки надр.

У сфері розвитку транспортної інфраструктури України також є цілий ряд перспективних напрямів залучення інвестицій через механізм концесії. У сфері залізничного транспорту це, насамперед, потреба у відновленні колій задля підвищення їх пропускної спроможності, їх електрифікація, заміна рухомого складу та ремонт вокзалів. Є також об'єктивні передумови використання концесій у портовому комплексі нашої країни, зокрема у напрямку будівництва нових терміналів та технічного переоснащення існуючих, проведення робіт з поглиблення акваторій МТП, тощо. Перспективним є спрямування інвестиційних ресурсів на будівництво нових аеропортів та розширення пропускної спроможності ряду існуючих. Так, неодноразово спеціалісти висловлюють думку про потребу у розширенні терміналу «D» аеропорту «Бориспіль». Традиційною сферою капіталовкладень у галузі автомобільного транспорту виступає будівництво автомобільних доріг. Про

перспективність використання концесійних угод у транспортній галузі України свідчить активізація у цьому напрямку роботи ряду державних установ. Наприклад, КМУ у вересні цього року вже включив ДП МА “Бориспіль” до Переліку об’єктів права державної власності, які можуть передаватись в концесію. Передбачається, що в результаті реалізації концесійної угоди лише за перші 10 років до держбюджету від концесіонера надійде 1,5 млрд. грн. платежів, а також він має забезпечити погашення позик аеропорту у розмірі 4,8 млн. грн. Багатьма фахівцями такий проект ДДП визнається оптимальним для України з огляду на зобов’язання майбутнього концесіонера по забезпеченню безпеки польотів, підвищенню рівня наземного обслуговування, продуктивності праці, зайнятості та соціальних гарантій в аеропорту.

Визнання концесії, як основного можливого інструменту залучення інвестицій і в моргосподарський комплекс України підтверджується заявами і конкретними кроками Міністерства інфраструктури України, яке вже проводить роботу з організаційно-технічної підготовки до впровадження прозорих механізмів використання приватними інвесторами об’єктів портової інфраструктури. Очевидною є зацікавленість і приватних інвесторів в укладанні концесійних договорів з МТП. Так, один з найкрупніших зернотрейдерів України – американська компанія Cargill – підписала протокол про наміри з Іллічівським портом, згідно якого планує побудувати в порту термінал по перевалці зерна вартістю 90 млн. дол. США. При цьому потенційний інвестор в якості найбільш оптимальної форми співпраці визнає концесію. [8;16] Другим ймовірним концесіонером вітчизняних МТП може стати друга у світі круїзна компанія Royal Caribbean, представники якої зазначають, що з прийняттям Закону України “Про морські порти” в Україні з’явилась нормативна база для реалізації механізму концесії в портовому комплексі країни. [8;16]

Єдиним видом транспорту України, де вже мало місце підписання концесійних договорів є автомобільний. Так, у грудні 1999 р. було підписано першу в Україні концесійну угоду між Укравтодором та консорціумом «Концесійні транспортні магістралі» на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Краковець, яка мала стати складовою автомагістралі А-4 (Берлін-Вроцлав-Львів-Київ) третього Критського коридору. Загальна кошторисна вартість будівництва дороги становила близько 1,635 млрд. грн.[9]. А у грудні 2002 р. було підписано концесійну угоду між Укравтодором та ВАТ «Виробничо-наукова компанія «Розточчя СТ» на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Броди. Загальна кошторисна вартість будівництва дороги становила 2,7 млрд грн, фінансування будівництва мало здійснюватись спільно: 79 % – за рахунок концесіонера, 21 % – за рахунок Укравтодору. Але, внаслідок фактичного невиконання умов концесійних договорів їх в судовому порядку було розірвано.

Висновки. Отже, в Україні поки що не має прикладів ефективного використання концесій у сфері розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури. Причинами цього можна вважати по-перше, недосконалість нормативно-правової бази регулювання ДПП, яка є дуже складною, багаторівневою і бюрократизованою; по-друге, суперечності в інституційному забезпеченні ДПП, насамперед дублювання функцій та виникнення суперечностей між органами влади; по-третє, відсутність кадрового забезпечення із відповідним рівнем методологічної та методичної підготовки; по-четверте, відсутність чітких технічних і процедурних норм і правил застосування концесії; по-п’яте, відсутність належних державних гарантій.

Тому у напрямку створення умов для ефективної співпраці держави, як власника більшості об’єктів транспортної інфраструктури, з приватними інвесторами на умовах концесії необхідно реалізувати кроки щодо: - удосконалення нормативно-правової бази та

інституційного забезпечення механізму концесій; - окреслення умов взаємної відповідальності сторін (відповідальність приватного інвестора за неефективне управління об'єктом концесії, несвоєчасне введення в експлуатацію предмету договору та його невідповідність критеріям, передбаченим умовами концесійної угоди; забезпечення державних гарантій про мінімальний обсяг споживання товарів або послуг та встановлення цін (тарифів) на товари, що виготовляються, або послуги, які надаються приватним партнером, на рівні, що відповідає економічно обґрунтованим витратам на їх виготовлення чи надання та забезпечує окупність інвестицій, а також внесення змін до Бюджетного кодексу України, що гарантувало б компенсацію збитків приватного партнера, пов'язаних з невідповідністю попиту на товари та послуги запланованим показникам, невиконанням державою зобов'язань за договорами концесії, відшкодуванням різниці в тарифах тощо); - забезпечення умов рівноправного захисту інтересів держави та приватного партнера у системі правосуддя; - проведення професійних консультацій про технічно-процедурні умови реалізації концесійних договорів на транспорті та про методологічні підходи до оцінки їх ефективності.

Список використаних джерел:

1. Транспорт: шляхи сполучення. [Електронний ресурс] / Держ. ком. статистики України; ред. О.Г. Осауленко. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Макаренко М. Економічна доцільність державного регулювання на транспорті / Михайло Макаренко. // Економіст. – 2006. – №10. – С. 25-27.
3. Шевченко Н. Им порт подавай / Наталья Шевченко. // Бизнес. – 2007. – №52. – С. 114-118.
4. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності. [Електронний ресурс] / Держ. ком. статистики України; ред. О.Г. Осауленко. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
5. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко. – К, 2011. – С. 32.
6. Ukraine - Private Infrastructure Projects - The World Bank & PPIAF [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx?countryID=97
7. Закон України “Про концесії” від 08.07.2011. - №3687-VI. // Відомості Верховної Ради України. – 2012. - №18. – с. 157.
8. Самойленко В. Америка входит в украинские воды / Виктор Самойленко. // Комментарии. – 2012. - № 41. – с. 16.
9. Концесійний «довгобуд» Львів-Краковець [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://daily.lviv.ua/news/13282>