

УДК 339.97

## ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ФРН

**Морозов В. С.**

Кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

**Анотація.** У статті проаналізовано сучасний механізм фінансування транспортної інфраструктури ФРН.

З'ясовано, що Федеральний Уряд Німеччини несе головну відповідальність за розвиток федеральної транспортної інфраструктури, основою для розвитку якої слугують федеральні плани транспортних шляхів. Встановлено, що стратегічним завданням Уряду при розробці зазначених планів є збереження конкурентних переваг німецької економіки, які вона отримує за рахунок високого рівня розвитку транспортної інфраструктури. Відповідно, найвищий пріоритет в структурі витрат (65%) мають інвестиції на підтримку та обслуговування.

Розкрито, що включення проекту до Інвестиційного рамкового плану означає визнання Федеральним Урядом важливості проекту та відповідне пріоритетне фінансування. І навпаки: як правило, проекти, не включені до Інвестиційного рамкового плану, не підлягають фінансуванню в запланованому періоді. У плані враховується стратегія Федерального Уряду щодо збільшення частки залізничного транспорту в вантажо- і пасажироперевезеннях.

Виявлено, що плани формуються Федеральним міністерством транспорту та розвитку міст і затверджуються Федеральним Урядом. Затверджений план містить всі проекти щодо всіх видів транспорту та враховує також планування заходів, що не входять безпосередньо до компетенції Федерального Уряду: розширення портів, аеропортів, терміналів.

Узагальнено, що план складається, виходячи з прогнозів розвитку вантажо- і пасажироперевезень на відповідний період, є рамковою програмою і не має сили закону або фінансового плану (носить рекомендаційний характер).

**Ключові слова:** регулювання економіки, державна економічна політика ФРН, транспортна інфраструктура ФРН, Федеральний Уряд Німеччини, Інвестиційний рамковий план.

**Постановка проблеми.** Здійснення ефективного та низьковитратного регулювання транспортної інфраструктури має ключове значення для соціально-економічного розвитку будь-якої країни (у т. ч. України); оскільки, наближаючи товари та ресурси до споживачів, транспорт є безпосереднім учасником загальнонаціонального виробничого процесу, важливим засобом переміщення населення, що підкреслює його економічну і соціальну роль. Значна частина доходів від сфери транспорту, на відміну від інших, належить державі. Тому органи державної влади мають ефективно впливати на результативність і якість його роботи.

Крім того, для транспортної інфраструктури України на сьогодні характерні: нова система зв'язків між учасниками ринку транспортних послуг, індивідуалізація їх цілей та інтересів, відносна стабільність динаміки кон'юнктури, розширення асортименту транс-

портних послуг, посилення конкуренції й самоорганізації тощо. При позитивній динаміці масштабів ринку транспортних послуг України його сегменти розвиваються нерівномірно. Диспропорції і різкі коливання ставлять учасників ринку на межу виживання. Держава практично не підтримує розвиток ринкового сектора транспортних послуг, орієнтуючись на його сильний потенціал самоорганізації.

Національна і регіональна транспортна політика спрямовані на впорядкування відносин на ринку транспортних послуг, посилення контролю, підвищення керованості, стійкості ринку транспортних послуг, тобто на досягнення традиційних параметрів ефективності системи. Процеси самоорганізації, що відбуваються сьогодні, спонтанно регулюють внутрішню впорядкованість ринку, його структуру.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблема державного регулювання транспортної інфраструктури є предметом досліджень багатьох вітчизняних і зарубіжних учених, зокрема таких, як: Аболонін С. [1], Болдирева Л. [9], Бурдіна Е. [2], Голіков Є. [3], Денисенко М. [4], Загородній А. [5], Зайончик Л. [4], Кабанов В. [4], Кара Н. [5], Криворучко О. [15], Крикавський Є. [6], Матвеева А. [10], Міротін Л. [12], Перебийніс В. [5], Перебийніс О. [5], Тірзе В. [11], Уотерс Д. [14], Фесенко К. [4], Холопов К. [16], Шинкаренко В. [15], Юхновський І. [13] та ін.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Однак, незважаючи на значну кількість проведених досліджень, недостатньо розглянутими залишаються, в першу чергу, аспекти, пов'язані з розкриттям сучасного механізму фінансування транспортної інфраструктури Федеративної Республіки Німеччина, що потребує свого подальшого теоретичного обґрунтування та всебічного аналізу. Вищезазначені обставини й пояснюють актуальність та своєчасність розробки теми даного дослідження.

Таким чином, комплексне дослідження механізму фінансування транспортної інфраструктури ФРН є важливим, як у теоретичному, так і практичному плані, що й обумовило вибір наукової мети і цільової спрямованості даного дослідження.

**Викладення основного матеріалу.** Згідно з Конституцією, Федеральний Уряд Німеччини відповідає за розвиток федеральної транспортної інфраструктури. Основою для розвитку транспортної інфраструктури з 1970-х рр. слугують федеральні плани транспортних шляхів (нім. – *Bundesverkehrswegepläne*). Плани формуються Федеральним міністерством транспорту та розвитку міст і затверджуються Федеральним Урядом. Затверджений план містить всі проекти щодо всіх видів транспорту та враховує також планування заходів, що не входять безпосередньо до компетенції Федерального Уряду: розширення портів, аеропортів, терміналів. План складається, виходячи з прогнозів розвитку вантажо- і пасажироперевезень на відповідний період, є рамковою програмою і не має сили закону або фінансового плану (носить рекомендаційний характер). Зазвичай план діє до видання нового впродовж 15-20 років [7, с. 3]. У даний час діє план 2003 р., який розроблений, виходячи з прогнозу розвитку перевезень до 2015 р.

Новий план розвитку повинен бути представлений у 2015 р. При цьому, до кінця 2013 р. повинен бути підготовлений оновлений транспортний прогноз на 2030 р., робота над яким розпочалася в 2011 р.

У частині розвитку залізничних шляхів і федеральних автодоріг потрібно обов'язкове узгодження Бундестагу, яке полягає в обов'язку Парламенту приймати закони про будівництво залізниць (нім. – *Bundesschienenwegeausbaugesetz, BSWAG*) і закони про будівництво міжміських автодоріг (нім. – *Fernstraßenausbaugesetz, FstrAbG*). Окремі проекти містяться в даних законах у вигляді додатків і позначаються як план потреб (нім. – *Bedarfsplan*). В окремих випадках вони можуть відступати від федерального плану розвитку транспорту.

Закони про будівництво залізниць і автомобільних доріг встановлюють, що для реалізації планів потреб Федеральний Уряд зобов'язаний затверджувати п'ятирічні плани потреб в інвестиціях. Відповідно до цієї вимоги, Федеральне міністерство транспорту та розвитку міст розробляє «Інвестиційний рамковий план» (ІРП, нім. – *Investitionsrahmenplan, IRP*), який є основним документом планування для здійснення інвестицій у розвиток інфраструктури. Він містить інформацію про потреби в інвестиціях на 5-річний період на наступні цілі [20, с. 56]:

- оновлення та утримання експлуатованої транспортної мережі;
- продовження раніше розпочатого будівництва;
- початок будівництва нових об'єктів, планування будівництва яких завершено або завершиться в поточному (в даний час – до 2015 р.) періоді.

Опублікований у березні 2012 р. у фінальній редакції рамковий план 2011-2015 рр., також як і його попередник, не є планом фінансування, а встановлює рамки планування для інвестицій в залізні дороги, федеральні автодороги і водні шляхи в період з 2011 по 2015 рр. Фінансові кошти на проекти відповідно до ІРП виділяються Бундестагом в ході бюджетного процесу.

Таблиця 1.  
Прогнозні показники розвитку перевезень до 2015 р.

Пасажироперевезення, у млрд. пасажиро-км	1997	2010	2014	2015
Особистий транспорт	833	905	939	970
Залізничний транспорт	72	84	88	96
Громадський транспорт (не залізничний)	83	77	77	86
Повітряний транспорт	36	62	75	73
<b>Разом</b>	<b>1024</b>	<b>1128</b>	<b>1 179</b>	<b>1225</b>
Вантажоперевезення, у млрд. т-км				
Автотранспорт	302	434	527	484
Залізничний транспорт	73	107	125	115
Внутрішній водний транспорт	62	62	67	90
<b>Разом</b>	<b>437</b>	<b>603</b>	<b>719</b>	<b>689</b>

Джерело: побудовано автором на основі: [19].

ІРП є федеральним документом. При його розробці Федеральний Уряд здійснює узгодження його положень з оператором залізниць «Deutsche Bahn AG» в частині залізничного будівництва, що виражається в підписанні інвестиційної угоди. У частині будівництва автодоріг плани погоджуються з дорожніми службами, відповідальними за будівництво і експлуатацію доріг у федеральних землях.

При підготовці ІРП 2011-2015 рр. Федеральний Уряд відзначив, що розвиток вантажо- і пасажироперевезень у цілому відповідає прогнозу, що став основою федерального плану транспортних шляхів, затвердженого в 2003 р. [17, с. 281].

Стратегічним завданням Федерального Уряду при розробці планів є збереження конкурентних переваг німецької економіки, які вона отримує за рахунок високого рівня розвитку транспортної інфраструктури. Відповідно, найвищий пріоритет в структурі витрат

(65%) мають інвестиції на підтримку та обслуговування. Як правило, поодинокі заходи цього напрямку не прописуються в плані, а включаються спільним блоком (*категорія А*) [18, с. 14].

При плануванні інвестицій в будівництво і модернізацію пріоритетним є завершення розпочатих будівництв з метою якнайшвидшого введення в експлуатацію об'єктів (*категорія В*).

Наступна за пріоритетом – *категорія С* – об'єкти, готові до початку будівництва: завершене планування і отримані дозволи, або за якими ця стадія буде досягнута до 2015 р.

*Категорія D* – перспективні проекти, що знаходяться в більш ранній стадії планування, за якими початок будівництва не може відбутися раніше 2015 р.

Включення проекту до ІРП означає визнання Федеральним Урядом важливості проекту та відповідне пріоритетне фінансування. І навпаки: як правило, проекти, не включені до ІРП, не підлягають фінансуванню в запланованому періоді. У плані враховується стратегія Федерального Уряду щодо збільшення частки залізничного транспорту в вантажо- і пасажироперевезеннях.

Потреба в інвестиціях на модернізацію наявних і будівництво нових об'єктів залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту оцінюється рамковим планом 2011-2015 рр. у 41,5 млрд. євро. Ця сума охоплює загальну потребу в інвестиціях для завершення будівництва всіх об'єктів, в т.ч. інвестиції в будівництво об'єктів, яке може бути завершене тільки після 2015 р. З них на залізничний транспорт припадає 12,9 млрд. євро, автомобільний – 19,7 млрд. євро, внутрішній водний – 8,9 млрд. євро. Слід зазначити, що попередній ІРП містив у собі проекти загальною вартістю 57 млрд. євро. При зниженні загальної вартості проектів Федеральний Уряд визначає у передмові до плану його реалізованість і прозорість. Зокрема, було враховано, що попередній план з інвестицій на 2006-2010 рр. був реалізований всього на 35%. При цьому істотну роль у досягненні цієї цифри зіграли спеціальні кон'юнктурні пакети фінансування, прийняті Федеральним Урядом [23, с. 145].

Необхідний обсяг інвестицій безпосередньо у період 2011-2015 рр. оцінюється у близько 50 млрд. євро. З них 28,2 млрд. євро потрібно направити на утримання інфраструктури, 15,7 млрд. євро – на модернізацію наявних і будівництво нових об'єктів, 6 млрд. євро – на інші цілі (захист від шуму, диспетчерські станції, системи безпеки тощо). Крім того, близько 100 млн. євро має бути інвестовано в пасажирські вокзали в рамках програми прискореного розвитку інфраструктури.

Всього ІРП на 2011-2015 рр. включає в себе 49 поточних проектів з розвитку залізничного транспорту (33 – категорії В, 16 – категорії С). Додатково план містить 21 проект категорії D, які, в основному, знаходяться в ранній стадії планування.

У частині автомобільного транспорту ІРП містить 404 проекти категорій В (186) і С (218). Додатково до плану включено 159 проектів категорії D, які також перебувають на ранній стадії планування.

Всього в залізнично-дорожню інфраструктуру потрібно інвестувати 20,6 млрд. євро. З них 12,6 млрд. – в утримання, 6,9 млрд. – в будівництво, 1 млрд. – на інші витрати, 100 млн. – у пасажирські вокзали [24, с. 112].

Найбільші проекти, що знаходяться в будівництві в 2011-2015 рр. за обсягом необхідного фінансування:

- лінія «Штутгарт-Ульм-Аугсбург – 2» – 409,1 млн. євро (раніше інвестовано 20,2 млн. євро);

- лінія «Нюрнберг-Ерфурт – 1» – 921,6 млн. євро (раніше інвестовано 1,17 млрд. євро);
- лінія «Ерфурт-Галле/Лейпциг – 1» – 131,4 млн. євро (раніше інвестовано 2,2 млрд. євро) [22, с. 235].

На автодорожню мережу потрібно виділити 24,8 млрд. євро. У т.ч.: 12,6 млрд. – на утримання, 7,9 млрд. – на будівництво, 4,3 млрд. – на інші інвестиційні цілі.

Найбільший проект, що знаходиться в будівництві в 2011-2015 рр. за обсягом необхідного фінансування, – будівництво нової 4-х смугової ділянки автобану «А 44 Вереталь / Хоенайхе-Сонтра / Ульф» довжиною 16,2 км – 426,6 млн. євро.

У внутрішні водні шляхи має бути інвестовано 4,6 млрд. євро. У т.ч.: 3 млрд. євро – на утримання, 900 млн. євро – на будівництво, 700 млн. євро – на інші інвестиційні цілі.

У період 2011-2015 рр., виходячи з технічних можливостей, на будівництво нових і модернізацію діючих об'єктів може бути максимально використано 20-24 млрд. євро. З них фінансовим плануванням до 2015 р. передбачено 15,7 млрд. євро. Додатково на окремі проекти можуть бути використані кошти ЄС у розмірі 1,5 млрд. євро. У разі необхідності Бундестагом можуть бути схвалені додаткові кошти для прискорення будівництва окремих об'єктів.

При цьому, Федеральним Урядом підкреслюється, що закладені в ІРП заплановані суми є необхідним компромісом між усвідомленою необхідністю подальшого розвитку транспортної інфраструктури, а значить, збільшенням обсягу інвестицій і жорсткими вимогами бюджетної консолідації, які диктуються європейською фінансово-економічною кризою.

Загальні інвестиції в період 2011-2015 рр. передбачається направляти в «старі» федеральні землі (83% всіх інвестицій), що характеризує зміну підходу Федерального Уряду. У перші 20 років після об'єднання Німеччини основна частина коштів витрачалася на будівництво в нових землях. Федеральні землі – лідери за обсягом федеральних інвестицій в будівництво федеральних автотрас (загальна запланована потреба в інвестиціях з 2011 по 2015 рр.): Північний Рейн-Вестфалія (3,12 млрд. євро), Баварія (3,05 млрд. євро), Баден-Вюртемберг (2,81 млрд. євро). Землі-аутсайтери: Саар (123 млн. євро), Бремен (223 млн. євро), Мекленбург-Передня Померанія (266 млн. євро).

ІРП не є фінансовим планом. При фінансовому плануванні враховуються потреби в інвестиціях ІРП, але кінцеві суми, що виділяються на проекти, залежать від поточних фінансових можливостей. Тим не менш, Урядом Німеччини було підтверджено, що встановлена норма фінансування проектів не відповідає повною мірою потребам. З урахуванням цього, в 2012 р. була прийнята *Програма Федерального Уряду з прискорення інвестицій*, яка передбачає направлення додаткового 1 млрд. євро до 2015 р. на інфраструктурні проекти.

2/3 фінансування будівництва автодоріг здійснюється за рахунок федерального бюджету. Ще 1/3 припадає на фонд, що формується за рахунок зборів за користування автобанами з важкого комерційного транспорту (нім. – *Maut*). Для зниження навантаження на бюджет з 2011 р. розпочато поступове збільшення частки плати за автодороги у витратах на будівництво за рахунок заборони використання цих коштів на інші цілі. Фінансування федеральної залізничної та внутрішньої водної інфраструктури повною мірою здійснюється бюджетом [21, с. 354].

Фінансовим планом до 2015 р. (який, на відміну від ІРП, є обов'язковим до виконання документом) передбачено виділення таких сум на інфраструктуру (див. табл. 2):

Таблиця 2.  
Заплановані фінпланом інвестиції на 2011-2015 рр., млн. євро

Назва показника	2011	2012	2013	2014	2015	Сума
<b>Інвестиції в залізниці</b>	<b>3883</b>	<b>4063</b>	<b>4206</b>	<b>4242</b>	<b>4237</b>	<b>20631</b>
у т.ч.: Інші інвестиції	183	183	183	207	257	1013
<b>Інвестиції в утримання і будівництво, у т.ч.:</b>	<b>3700</b>	<b>3880</b>	<b>4023</b>	<b>4035</b>	<b>3982</b>	<b>19618</b>
Витрати на утримання:	2590	2540	2510	2500	2500	12640
Інвестиції в будівництво і модернізацію	1110	1300	1453	1535	1480	6878
Інвестиції в пасажирські вокзали	-	40	60	-	-	100
<b>Інвестиції в федеральні автодороги</b>	<b>4827</b>	<b>5405</b>	<b>4967</b>	<b>4788</b>	<b>4808</b>	<b>24795</b>
у т.ч.: Інші інвестиції	930	898	838	830	824	4320
<b>Інвестиції в утримання і будівництво, у т.ч.:</b>	<b>3897</b>	<b>4507</b>	<b>4129</b>	<b>3958</b>	<b>3984</b>	<b>20475</b>
Витрати на утримання	2249	2458	2541	2602	2700	12550
Інвестиції в будівництво і модернізацію	1648	2049	1588	1356	1284	7925
<b>Інвестиції в федеральні внутрішні водні шляхи</b>	<b>886</b>	<b>894</b>	<b>909</b>	<b>954</b>	<b>952</b>	<b>4595</b>
у т.ч.: Інші інвестиції	130	130	130	131	131	652
<b>Інвестиції в утримання і будівництво, у т.ч.:</b>	<b>756</b>	<b>764</b>	<b>779</b>	<b>823</b>	<b>821</b>	<b>3943</b>
Витрати на утримання	598	615	612	611	611	3047
Інвестиції в будівництво і модернізацію	158	149	167	212	210	896
<b>Інвестиції, разом</b>	<b>9597</b>	<b>10362</b>	<b>10082</b>	<b>9984</b>	<b>9997</b>	<b>50021</b>
у т.ч.: Інші інвестиції	1243	1211	1151	1168	1212	5985
<b>Інвестиції в утримання і будівництво, у т.ч.:</b>	<b>8353</b>	<b>9151</b>	<b>8931</b>	<b>8816</b>	<b>8785</b>	<b>44036</b>
Витрати на утримання	5437	5613	5663	5713	5811	28237
Інвестиції в будівництво і модернізацію	2916	3498	3208	3103	2974	15699
Інвестиції в пасажирські вокзали	-	40	60	-	-	100

Джерело: побудовано автором на основі: [19].

Державне фінансування також доповнюється коштами Євросоюзу із спеціальних фондів: кошти на розвиток транс'європейських мереж («TEN») і з фонду регіонального розвитку («EFRE»). За програмою «TEN» Німеччина повинна отримати 541 млн. євро, з фонду «EFRE» – 1,5 млрд. євро.

Слід також зазначити, що питання фінансування транспортної інфраструктури у Німеччині є об'єктом гострих політичних суперечок і політичної боротьби, яка особливо загострилась з наближенням виборів до Бундестагу восени 2013 р. Бізнес-спільнота (логістична галузь і експортери-користувачі послугами логістичних компаній) вимагають збільшення обсягу виділених на транспортну інфраструктуру коштів. У боротьбі за підтримку впливових бізнес-структур Федеральний Уряд схвалив Програму прискорення ін-

вестицій обсягом 1 млрд. євро. Опозиція в особі Соціально-Демократичної Партії (нім. – SPD) критикує діючий Уряд за недостатній обсяг фінансування інфраструктури та за використання непрозорих позабюджетних форм фінансування Програми прискорення інвестицій. У разі своєї перемоги на виборах «SPD» обіцяла як мінімум подвоїти витрати на транспортну інфраструктуру.

**Висновки.** Підсумовуючи, слід зазначити, що Федеральний Уряд Німеччини несе головну відповідальність за розвиток федеральної транспортної інфраструктури, основою для розвитку якої слугують федеральні плани транспортних шляхів. При цьому стратегічним завданням Уряду при розробці зазначених планів є збереження конкурентних переваг німецької економіки, які вона отримує за рахунок високого рівня розвитку транспортної інфраструктури. Відповідно, найвищий пріоритет в структурі витрат (65%) мають інвестиції на підтримку та обслуговування. Як правило, поодинокі заходи цього напрямку не прописуються в плані, а включаються спільним блоком до т. зв. категорії А.

При плануванні інвестицій в будівництво і модернізацію пріоритетним є завершення розпочатих будівництв з метою якнайшвидшого введення в експлуатацію об'єктів, які утворюють т.зв. категорію В.

Наступна за пріоритетом – категорія С – містить об'єкти, готові до початку будівництва: завершене планування і отримані дозволи, або за якими ця стадія буде досягнута до 2015 р.

Категорія D включає перспективні проекти, що знаходяться в більш ранній стадії планування, за якими початок будівництва не може відбутися раніше 2015 р.

Крім того, включення проекту до Інвестиційного рамкового плану означає визнання Федеральним Урядом важливості проекту та відповідне пріоритетне фінансування. І навпаки: як правило, проекти, не включені до Інвестиційного рамкового плану, не підлягають фінансуванню в запланованому періоді. У плані враховується стратегія Федерального Уряду щодо збільшення частки залізничного транспорту в вантажо- і пасажироперевезеннях.

Плани формуються Федеральним міністерством транспорту та розвитку міст і затверджуються Федеральним Урядом. Затверджений план містить всі проекти щодо всіх видів транспорту та враховує також планування заходів, що не входять безпосередньо до компетенції Федерального Уряду: розширення портів, аеропортів, терміналів. План складається, виходячи з прогнозів розвитку вантажо- і пасажироперевезень на відповідний період, є рамковою програмою і не має сили закону або фінансового плану (носить рекомендаційний характер). Зазвичай план діє до видання нового впродовж 15-20 років. У даний час діє план 2003 р., який розроблений, виходячи з прогнозу розвитку перевезень до 2015 р.

### Список використаної літератури

1. Аболонин С. М. Конкурентоспособность транспортных услуг : учеб. пособие. – М. : ИКЦ «Академкнига», 2004. – 172 с.
2. Бурдина Е. В. Рынок транспортных услуг: особенности формирования и развития: учебное пособие. – СПб. : СПбГИЭУ, 2001. – 83 с.
3. Голиков Е. А. Маркетинг и логистика: учеб. пособие. – 2-е изд. – М. : Изд. Дом «Дашков и Ко», 2000. – 412 с.
4. Інвестиційний потенціал у логістиці: На прикладі автотранспорту: навч. посібник / за ред. К. Е. Фесенко. – К. : Науковий світ, 2002. – 608 с.

5. Кара Н. І. Вибір та оцінка партнерів підприємницької діяльності: логістичні аспекти / за ред. В. І. Перебийніса. – Полтава : Центр перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників державної влади, 2003. – 120 с.
6. Крикавський Є. В. Логістика (Для економістів): підручник. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. – 448 с.
7. Морозов В. С. Розвиток та регулювання транспортної галузі у ФРН // інформаційно-аналітична довідка. – Торговельно-економічна місія у складі Посольства України у ФРН. – Берлін, 2007. – 23 с.
8. Новікова А. М. Реформування системи пільг на транспортні послуги : методичні підходи / А. М. Новікова, Т. М. Яценко, О. В. Новікова // Автошляховик України. – 2012. – № 4. – С. 8-12.
9. Перебийніс В. І. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: монографія. – Полтава : РВВ ПУСКУ, 2009. – 201 с.
10. Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти / А. Матвеева // Вісник Академії правових наук України. – 2011. – № 1 (64). – С. 135-143.
11. Тірзе В. Чуже і власне // Deutschland. – 2002. – № 2. – С. 40-44.
12. Транспортная логистика: учебник / под ред. Л. Б. Миротина. – М. : Экзамен, 2003. – 512 с.
13. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: проблеми та перспективи / за ред. І. Р. Юхновського. – К. : ФАДА ЛТД, 2004. – 176 с.
14. Уотерс Д. Логистика : Управление целью поставок / пер. с англ. – М. : ЮНИТИ – Дана, 2003. – 502 с.
15. Шинкаренко В. Г. Оценка и анализ конкурентоспособности и качества автотранспортных услуг. – Харьков : ХГАУ, 2001. – 22 с.
16. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник / под ред. К. В. Холопова. – М. : Юрист, 2000. – 684 с.
17. Hartenstein R. Handbuch des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht. – 2. Aufl. – Köln : Verlag Heymanns, 2012. – 863 S.
18. ifmo – Institut für Mobilitätsforschung. Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2030. – BMW AG. – München, 2010. – 218 S.
19. Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. – 462 S.
20. Koller I. Transportrecht. Kommentar. – 8. Aufl. – München : Verlag C. H. Beck, 2013. – 740 S.
21. Ramming K. Hamburger Handbuch Multimodaler Transport. – 1. Aufl. – München : Verlag C. H. Beck, 2011. – 873 S.
22. Schade W. iTREN-2030: Experiences and results for integrated technology, energy and transport policy assessment. Final Report and Deliverable 6 of iTREN – 2030 (Integrated transport and energy baseline until 2030). – Project co-funded by European Commission 6th RTD Programme. Fraunhofer ISI. – Karlsruhe, 2010. – 372 p.
23. SCMI – Scenario Management International. Zukünftige Mobilität in deutschen Ballungsräumen 2030 – Szenario-Studie. Herausgegeben in Kooperation mit Hamburger Verkehrsverbund, Innovationszentrum Niedersachsen, Logistikinitiative Niedersachsen, MAN Nutzfahrzeuge AG, METRO AG, Deutsche Post DHL, Rhein-Main-Verkehrsverbund und Siemens AG. – München, 2010. – 175 S.
24. Wieske T. Transportrecht schnell erfasst. – 3. Aufl. – Berlin, Heidelberg : Springer-Verlag, 2012. – 482 S.



**TRANSPORT INFRASTRUCTURE FINANCING IN GERMANY****Morozov V. S.**

PhD, Associate Professor, Department of International Business, Institute of International Relations of Kyiv National Taras Shevchenko University.

**Abstract.** *The article analyzes the mechanism of financing of transport infrastructure of Germany.*

*It has been found that the Federal Government has the primary responsibility for the development of federal transportation infrastructure. The federal plans of transportation routes serves as the basis for this development. It has been established that the strategic objective of the Government in the development of these plans is to preserve the competitive advantage of the German economy through the high level of transport infrastructure. Accordingly, investments in support and service have the highest priority in the cost structure (65%).*

*It has been revealed that the inclusion of the project in the investment framework plan means the recognizing of the importance of the project by the Federal Government and respectively the priority in funding. Conversely, the projects which are not included in the investment framework plan are not subject to financing in the planned period. The plan takes into account the strategy of the Federal Government to increase the share of rail transport in freight and passenger transportation.*

*It has been found that the plans are worked out by the Federal Ministry of Transport and Urban Development and approved by the Federal Government. The approved plan includes all projects for all means of transport and takes also into account planning activities that are not considered as the responsibility of the Federal Government, such as the expansion of ports, airports and terminals.*

*In general, the plan is based on forecasts of freight and passenger traffic for the given period of time. It is considered as a framework program and has no force of law or a financial plan (forming guideline recommendations).*

**Key words:** *regulation of the economy, federal government economic policy of Germany, the transport infrastructure of Germany, the Federal Government of Germany, Investment Framework Plan.*

**Referances**

1. Abolonin S. M. Konkurentosposobnost' transportnyh uslug: ucheb. posobie. – M. : IKC «Akademkniga», 2004. – 172 s.
2. Burdina E. V. Rynok transportnyh uslug: osobennosti formirovaniya i razvitiya : uchebnoe posobie. – SPb. : SPbGIE'U, 2001. – 83 s.
3. Golikov E. A. Marketing i logistika: ucheb. posobie. – 2-e izd. – M. : Izd. Dom «Dashkov i Ko», 2000. – 412 s.
4. Investicijnij potencial u logistici: Na primery avtotransportu: navch. posibnik / za red. K. E. Fesenko. – K. : Naukovij svit, 2002. – 608 s.
5. Kara N. I. Vibir ta ocinka partneriv pidpriemnic'koj diyal'nosti: logistichni aspekty / za red. V. I. Perebijnisa. – Poltava: Centr perepidgotovki ta pidvishhennya kvalifikaciji pracivnikiv derzhavnoji vladi, 2003. – 120 s.
6. Krikavs'kij E. V. Logistika (Dlya ekonomistiv): pidruchnik. – L'viv : Vid-vo Nac. un-tu «L'vivs'ka politexnika», 2004. – 448 s.
7. Morozov V. S. Rozvitok ta reguluvannya transportnoj galuzi u FRN // informacijno-analitchna dovidka. – Torgovel'no-ekonomichna misiya u skladi Posol'stva Ukrainy u FRN. – Berlin, 2007. – 23 s.
8. Novikova A. M. Reformuvannya sistemi pil'g na transportni posluzhi : metodichni pidhodi / A. M. Novikova, T. M. Yashhenko, O. V. Novikova // Avtoshlyahovik Ukrainy. – 2012. – № 4. – S. 8-12.
9. Perebijnis V. I. Transportnij menedzhment i transportnij marketing virobnicho-komercijnoji diyal'nosti: monografiya. – Poltava : RVV PUSKU, 2009. – 201 s.

10. Rinok transportnih poslug: ponyattya, uchasniki ta objekti / A. Matveyeva // Visnik Akademiji pravovih nauk Ukrajinu. – 2011. – № 1(64). – S. 135-143.
11. Tirze V. Chuzhe i vlasne // Deutschland. – 2002. – № 2. – S. 40-44.
12. Transportnaya logistika: uchebnik / pod red. L. B. Mirotina. – M. : E'kzamen, 2003. – 512 s.
13. Transportnij kompleks Ukrajinu. Avtomobil'ni dorogi : problemi ta perspektivi / za red. I. R. Yuhnovs'kogo. – K. : FADA LTD, 2004. – 176 s.
14. Uoters D. Logistika : Upravlenie cel'yu postavok / per. s angl. – M. : YuNITI – Dana, 2003. – 502 s.
15. Shinkarenko V. G. Ocenka i analiz konkurentosposobnosti i kachestva avtotransportnyh uslug. – Char'kov : HGAU, 2001. – 22 s.
16. Ekonomika i organizaciya vneshnetorgovyh perevozok: Uchebnik / Pod red. K. V. Holopova. – M. : Yurist, 2000. – 684 s.
17. Hartenstein R. Handbuch des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht. – 2. Aufl. – Köln : Verlag Heymanns, 2012. – 863 S.
18. ifmo – Instituts für Mobilitätsforschung. Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2030. – BMW AG. – München, 2010. – 218 S.
19. Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. – 462 S.
20. Koller I. Transportrecht. Kommentar. – 8. Aufl. – München : Verlag C. H. Beck, 2013. – 740 S.
21. Ramming K. Hamburger Handbuch Multimodaler Transport. - 1. Aufl. – München : Verlag C. H. Beck, 2011. – 873 S.
22. Schade W. iTREN-2030: Experiences and results for integrated technology, energy and transport policy assessment. Final Report and Deliverable 6 of iTREN-2030 (Integrated transport and energy baseline until 2030). – Project co-funded by European Commission 6th RTD Programme. Fraunhofer ISI. – Karlsruhe, 2010. – 372 p.
23. SCMI – Scenario Management International. Zukünftige Mobilität in deutschen Ballungsräumen 2030 – Szenario-Studie. Herausgegeben in Kooperation mit Hamburger Verkehrsverbund, Innovationszentrum Niedersachsen, Logistikinitiative Niedersachsen, MAN Nutzfahrzeuge AG, METRO AG, Deutsche Post DHL, Rhein-Main-Verkehrsverbund und Siemens AG. – München, 2010. – 175 S.
24. Wieske T. Transportrecht schnell erfasst. – 3. Aufl. – Berlin, Heidelberg : Springer-Verlag, 2012. – 482 S.

## ФИНАНСИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ФРГ

### Морозов В. С.

Кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры международного бизнеса Института международных отношений Киевского национального университета имени Тараса Шевченко.

**Аннотация.** *В статье проанализирован современный механизм финансирования транспортной инфраструктуры ФРГ.*

*Установлено, что Федеральное правительство Германии несет главную ответственность за развитие федеральной транспортной инфраструктуры, основой для развития которой служат федеральные планы транспортных путей. Выяснено, что стратегической задачей Правительства при разработке указанных планов является сохранение конкурентных преимуществ немецкой экономики, которые она получает за счет высокого уровня развития транспортной инфраструктуры. Соответственно, наивысший приоритет в структуре расходов (65%) имеют инвестиции на поддержку и обслуживание.*

*Раскрыто, что включение проекта в Инвестиционный рамочный план означает признание Федеральным правительством важности проекта и соответствующее приоритетное финансирование. И наоборот: как правило, проекты, не включенные в Инвестиционный рамочный план, не подлежат финансированию в запланированном периоде. В плане учитывается стратегия Федерального правительства по увеличению доли железнодорожного транспорта в грузо- и пассажироперевозках.*

*Выявлено, что планы формируются Федеральным министерством транспорта и развития городов и утверждаются Федеральным правительством. Утвержденный план*

*содержит все проекты по всем видам транспорта и учитывает также планирование мероприятий, не относящихся непосредственно к компетенции Федерального правительства: расширение портов, аэропортов, терминалов.*

*Обобщенно, что план составляется, исходя из прогнозов развития грузо- и пассажироперевозок на соответствующий период, является рамочной программой и не имеет силы закона или финансового плана (носит рекомендательный характер).*

**Ключевые слова:** *регулирование экономики, государственная экономическая политика ФРГ, транспортная инфраструктура ФРГ, Федеральное правительство Германии, Инвестиционный рамочный план.*