

УДК 336.763.3

ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ В УКРАЇНІ: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА

Нагорна О.В., Плаксун В.П.

Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана

Досліджено сутність та види інфраструктури. Розглянуто специфічні риси інфраструктурних проектів та основні типи їх фінансування. Охарактеризовано методи та джерела фінансування інфраструктурних проектів, а саме: бюджетне, приватне (за рахунок різних форм ДПП) та кредитне (кошти комерційних банків та міжнародних фінансово-кредитних установ). Висвітлено концесійний механізм реалізації інфраструктурних проектів, зокрема зазначені основні його переваги та недоліки для держави, бізнесу та суспільства.

Ключові слова: інфраструктура, інфраструктурний проект, публічно-приватне партнерство, концесія, лізинг, джерела фінансування, паралельне фінансування, послідовне фінансування.

Постановка проблеми. В умовах трансформації економіки, коли відчутний брак бюджетних коштів, гостро постає питання щодо фінансування інфраструктурних проектів. Інфраструктура є для України одним із ключових стратегічних орієнтирів розвитку економіки, а тому низький рівень її якості призводить до додаткових непродуктивних витрат, які фактично гальмують зростання реального ВВП. Відтак, стає неможливим в повному обсязі профінансувати необхідні інфраструктурні проекти за рахунок державних коштів, що спонукає до залучення альтернативних джерел фінансування інфраструктурних проектів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням фінансування інфраструктурних проектів присвячені праці вітчизняних та зарубіжних науковців та дослідників. Зокрема, серед вітчизняних можна виокремити таких, які розглядають загальні питання фінансування інфраструктурних проектів, досліджують міжнародний досвід та можливості адаптації його в українських реаліях, а саме: Циганкова М.О., Дідівська С., Волинський Г., Лук'яненко О., Бардиш Г.О., Омеляненко О.А., а також Н. Андрес, Дж. Фостер, К. Мандрі-Перро, Д. Дельмон, В. Еггерс, М. Джеррад, С. Осборн, А. Познер, К. Харрістайн та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Питання фінансування інфраструктурних проектів в умовах фінансової кризи та дестабілізації економіки є досить актуальним і тому потребує значної уваги щодо розробки нових та вдосконалення існуючих методів, джерел та інструментів фінансування.

Метою дослідження є оцінка сучасного стану фінансування інфраструктурних проектів в Україні.

Виклад основного матеріалу. Сучасний розвиток інфраструктури має першочергове значення для національної економіки країни, оскільки є фундаментом для інших галузей та сприяє ефективному потоку товарів та послуг між продавцями і покупцями. Відтак, ключовим питанням реалізації державних та регіональних стратегічних програм розвитку є реалізація інфраструктурних проектів. Це дає підстави стверджувати, що інфраструктурні проекти – це унікальні проекти, які одночасно характеризуються високою

соціальною та державною значущістю, в тому числі і низькою рентабельністю та ризиковістю.

Сучасне теоретичне розуміння інфраструктури досить складне, багатогранне та різнопланове. Тому конструктивне дослідження диктує потребу до розуміння сутності поняття «інфраструктура».

Варто зауважити, що на момент появи самого терміну «інфраструктура» сформувалася уява про інфраструктуру як про єдиний комплекс матеріальних і соціальних умов. Термін «інфраструктура» виник в економічній літературі в кінці 40-х років минулого століття, а першовідкривачем даного терміну вважають Х. Зінгера, який у своїх роботах на початку 1940-х років використав термін «*overhead capital*» – «інфраструктура». Він пояснював інфраструктуру як комплекс умов, які забезпечують розвиток приватного підприємництва в основних галузях економіки та задовольняють потреби всього населення.

Загалом, інфраструктура – це сукупність галузей, підприємств та організацій, які входять в ці галузі, видів їх діяльності, призначених забезпечувати, створювати умови для ефективного функціонування виробництва та обігу товарів, а також життєдіяльності людей [7].

Одночасно важливо врахувати й те, що інфраструктура трактується як комплекс галузей, що забезпечують матеріальне виробництво, що ставить під сумнів реалізацію соціальних інфраструктурних проектів.

Принциповими для нашого дослідження є класифікація інфраструктури, що передбачає поділ її на такі види:

Виробнича інфраструктура сприяє та забезпечує ефективне функціонування галузей виробництва, основними функціями яких є надання виробничих послуг (транспорт, житлово-комунальне господарство, зв'язок, тощо).

Невиробнича (соціальна інфраструктура) – це сукупність галузей та видів діяльності, функціональним призначенням яких є виробництво та реалізація послуг та духовних благ для населення (освіта, наука, культура, тощо).

Інституційна інфраструктура – це комплекс галузей і сфер діяльності, які здійснюють макроекономічне регулювання економіки, підтримують найбільш оптимальні макроекономічні

пропорції розвитку національного господарства. До таких установ належать біржі, банки, дилерські та брокерські контори, служби зайнятості, інформаційно-комерційні, оптові й постачальницько-збутові організації, пункти прокату і лізингу. Різновидом інституціональної є ринкова інфраструктура.

Інформаційна інфраструктура представлена закладами інформаційного обслуговування підприємств різних видів діяльності (отримання і обробка інформації щодо виробництва програмного забезпечення, послуги щодо створення і використання баз даних).

Екологічна інфраструктура – це сукупність об'єктів, які призначені для охорони, відтворення та покращення навколишнього середовища (очисні споруди, системи фільтрації та каналізації, тощо).

Таким чином, інфраструктура продукує матеріальні та нематеріальні блага, що є важливим чинником для розвитку економіки, функціонування будь-якого міста та забезпечення комфортних умов проживання для його мешканців. Однак, в статті мова буде йти саме про виробничу інфраструктуру, що пов'язана з виробництвом матеріальних благ. У цьому контексті, всі інфраструктурні проекти умовно можна поділити на два види:

1) муніципальні проекти, які реалізуються для створення/відновлення інфраструктури, яка перебуває у комунальній власності (будівництво місцевих доріг, інженерних, комунальних мереж та інших об'єктів загального користування);

2) державні проекти, реалізація яких орієнтована на створення об'єктів державної власності, які не підлягають відчуженню у приватну або комунальну власність, на землях державної власності (будівництво автомобільних доріг державного і міжнародного значення, залізничний транспорт, ЖКХ, тощо).

На наш погляд, інфраструктурним проектам властиві певні специфічні риси, а саме:

- техніко-економічні та технологічні особливості, висока фондо- і капіталомісткість;
- довгостроковий характер реалізації та масштабність;
- енергоємність і трудомісткість;
- високе стратегічне значення;
- соціальна, екологічна, бюджетна та економічна значимість;

Зазначені риси та їх специфіка впливають на організацію фінансових відносин в сфері інфраструктури. Виходячи з такого розуміння, варто окреслити основні типи фінансування інфраструктурних проектів, що реалізуються наступним чином:

1. Фінансування за рахунок бюджетних коштів (традиційна форма);
2. Фінансування за рахунок кредитних ресурсів;
3. Фінансування за рахунок приватних коштів (набуває все більшої популярності). Проекти:

а) ті, які фінансуються виключно приватним сектором, перебувають у приватній власності та управлінні

б) ті, які побудовані на основі контракту з державою та хоча б частково фінансуються за рахунок різних форм ДПП, в тому числі за допомогою концесійної форми.

4. Фінансування за рахунок коштів міжнародних фінансово-кредитних організацій.

Фінансування за рахунок бюджетних коштів (традиційна форма). У фінансуванні інфраструктурних проектів можуть бути використані кошти бюджетів державного та місцевого рівнів центральних та місцевих органів влади, але, як підтверджується на справі, таких коштів майже не вистачає, а їх частка настільки мала, що їй відводиться переважно допоміжна функція. Як правило, представники влади вдаються до непрямої фінансової допомоги (опосередкованої), у формі державних гарантій, прийняття на себе частини ризиків, кредитної підтримки, податкових пільг та інші державні фінансової інструменти. Бюджетні кошти спрямовуються на участь у проекті у випадках, коли проект має велике соціальне та стратегічне значення, або якщо без державної підтримки проект не може бути комерційно виправданим.

Фінансування за рахунок кредитних ресурсів. Банківський сектор є ключовим суб'єктом при реалізації інвестиційних проектів. На думку Гончарова Ю. В., «...за умов низького інвестиційного потенціалу держави, недостатнього рівня розвитку фінансового ринку, обмежених можливостей підприємств самостійно фінансувати інвестиційні проекти роль банківської системи в активізації інвестиційної діяльності посилюється, адже банківський сектор розвивається динамічніше, ніж інші сектори економіки й залишається найбільшим сегментом фінансового ринку країни» [10].

Слід відзначити, що банки відіграють особливу роль в процесі реалізації проектного фінансування, яка не обмежується лише роллю кредитора. В даному процесі банк виконує наступні функції: надання банківських кредитів, участь у фінансуванні проекту як співінвестора, підтримка лізингових операцій, підтримка комерційного кредитування, виступати ініціатором створення та/або менеджером банківських консорціумів, інституційним інвестором, що купує цінні папери проектних компаній і т.д. Завдання банку у процесі проектного фінансування передбачають:

1. Оцінка вартості інвестиційного капіталу;
2. Затвердження бюджету та плану фінансування проекту;
3. Надання посередницьких та експертних послуг;
4. Здійснення бюджетного контролю.

В світовій практиці достатньо чітко склалися дві схеми проектного фінансування, які умовно можна назвати [13, с. 109]:

1. з паралельним фінансуванням;
2. з послідовним фінансуванням.

За схемою паралельного фінансування для реалізації проекту кредити надають кілька кредитних установ; це дозволяє банкам не перетинати межі припустимих сум кредитів та знижувати свої кредитні ризики. Доволі часто в цій групі банків присутній так званий ініціатор – солідний комерційний банк або міжнародний фінансовий інститут.

За послідовного фінансування також існує великий банк-організатор, але на нього покладено виконання інших функцій. Він виступає ініціатором договору кредитування, але не в якості кредитора. В разі надання кредиту підприємству та-

кий банк передає свої права за боргом наступному кредиторю (кредиторам), і таким чином знімає дебіторську заборгованість зі свого балансу. За оцінку інвестиційного проекту, розробку кредитного договору та видачу займу банк-організатор отримує комісійну винагороду [6, с. 115].

Фінансування за рахунок коштів міжнародних фінансово-кредитних організацій. Метою залучення цієї групи кредиторів є мінімізація фінансових ризиків проектів та досягнення фінансового завершення інфраструктурних проектів. Міжнародні фінансові організації є найкрупнішими стабільними партнерами, а їх участь у фінансуванні надає інфраструктурному проекту більшої надійності та зменшує ризики для інших кредиторів та інвесторів.

В групі Світового банку найбільшу роль у фінансуванні інфраструктурних проектів відіграють такі організації:

- Міжнародний банк реконструкції і розвитку (МБРР) – надає фінансову допомогу урядам країн на розвиток внутрішньої інфраструктури. В той же час, ця організація закликає до посилення позицій приватного сектору в цій галузі. Під час участі у проектах також може взяти на себе деякі проектні ризики. Цей банк включає в свою структуру численні регіональні банки розвитку, а саме: Європейський банк реконструкції і розвитку, Азійський Банк розвитку та інші.

- Міжнародна фінансова корпорація (МФК) – надає підтримку приватному сектору у випадках відсутності гарантій приймаючої країни;

- Міжнародна агенція інвестиційних гарантій – ця організація надає захист прямим іноземним інвестиціям в тих країнах, що розвиваються, від настання та дії ризиків політичного та валютного характеру.

Одночасно важливо врахувати й виняткову роль Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) у процесі фінансування інфраструктурних проектів. Переколивим доказом цього є статистика вже реалізованих проектів ЄБРР та ЄІВ загальною вартістю (909,55 млн. євро), з них кредитних коштів – 659,23 млн. євро (табл. 1).

Також на стадії реалізації знаходиться 3 проекти загальною вартістю 2 111 млн. дол. США (1 млрд. 508 млн. євро), з них кредитних коштів – 1 млрд. 582 млн. дол. США (1 млрд. 130,3 млн. євро), власних коштів – 179 млн. дол. США (127,7 млн. євро) та коштів державного бюджету – 350 млн.

Фінансування за рахунок приватних коштів. Інфраструктурні проекти також можуть фінансуватися виключно приватним сектором та

перебувати у приватній власності, або ж бути побудованими на основі контракту з державою та хоча б частково фінансуватися за рахунок форм ДПП, в тому числі концесії.

Особливу увагу ми сконцентруємо на державно-приватному партнерстві (ДПП), оскільки в умовах фінансової кризи ця форма відіграє особливу роль. Відповідно до Закону України про «Державно-приватне партнерство» ДПП має такі форми здійснення:

- концесію;
- управління майном (виключно за умови передбачення у договорі, укладеному в рамках державно-приватного партнерства, інвестиційних зобов'язань приватного партнера);
- спільну діяльність;
- інші договори [2].

В Україні найпоширенішою та найбільш сучасною формою ДПП є «концесія». Цінність концесійних договорів для будь-якої держави очевидна – це можливість перекласти на приватного інвестора фінансове навантаження або його частину щодо виконання державних функцій чи відповідних ризиків.

Варто відзначити, що концесія – це 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 [3].

Для здійснення концесійних відносин в Україні були прийняті базові нормативно-правові акти, зокрема закони України: «Про концесії» від 16.07.1999 р. № 997-XIV, «Про концесії на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 р. № 1286-XIV, «Про особливості передачі в оренду та концесію об'єктів централізованого водо-, тепlopостачання і водовідведення, що перебувають у комунальній власності» від 21.10.2010 р. № 2624-VI; Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року від 05.03.2008 р. № 506-р, Концепція розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.09.2009 р. № 1184-р) [1].

Таблиця 1

Фінансування інфраструктурних проектів ЄБРР

Назва проекту	Загальна вартість, (млн. грн.)	Позики, (млн. грн.)	Термін дії угоди
«Розвиток залізничних шляхів залізниць України» (ЄБРР)	51,9 млн. дол. США (37,0 млн. євро)	51,9 млн. дол. США (37,0 млн. євро).	1999-2014
«Відновлення автомагістралі М-06 та реформа фінансування сектору автодоріг» (ЄБРР)	98,5 млн. євро	75,0 млн. євро	2000-2015
«Модернізація системи аеронавігаційного обслуговування України» (ЄБРР)	41,4 млн. дол. США (28,75 млн. євро)	25,4 млн. дол. США (17,63 млн. євро)	2000-2009
«Розвиток інфраструктури Іллічівського морського торговельного порту». (ЄБРР)	38,9 млн. євро	26,0 млн. євро	2000-2009

Джерело: [14]

Застосування механізму концесії передбачає укладання органом місцевої влади на конкурсній основі договору концесії з приватним підприємством, яке бере на себе повну відповідальність за використання, інвестування та обслуговування державного майна в процесі реалізації інфраструктурного проекту.

При цьому орган влади несе відповідальність за надання послуг споживачам, встановлення цін/тарифів та забезпечення інших певних аспектів якості обслуговування споживачів. Загальна схема механізму концесії наведено на рисунку 1.

Зауважимо, що договори концесії можуть укладатися щодо таких інфраструктурних об'єктів, що здійснюють діяльність у сфері: водопостачання, водовідведення та очищення стічних вод; збирання та утилізація сміття; на-

дання послуг з постачання споживачам тепла; будівництво та експлуатація автомобільних доріг, об'єктів дорожнього господарства, шляхів сполучення, портів та аеропортів; будівництво житлових будинків; використання об'єктів соціально-культурного призначення; будівництво та експлуатація готелів, туристичних комплексів та інших об'єктів туристичної індустрії тощо.

Концесійна форма співпраці є ефективною і дієвою тільки за партнерської співпраці державного і приватного секторів та збереження державних об'єктів у державній власності. У світовій практиці вона переважно застосовується до підприємств, які є неприбутковими і потребують значних фінансових інвестицій [11, с. 7].

Для ефективного застосування концесійного механізму в Україні необхідно використовувати все їх різноманіття. Вибір форми концесії визначаєть-

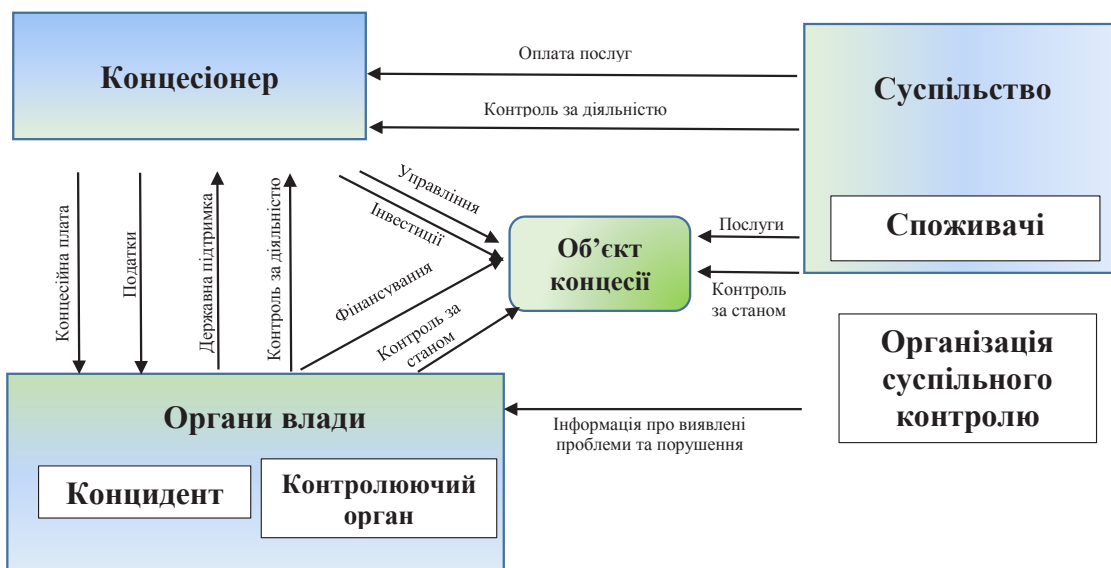


Рис. 1. Механізм концесії як форми фінансування інфраструктурних проектів

Джерело: Створено автором на основі [9]

Таблиця 2

Переваги та недоліки державного партнерства для влади і бізнесу

Учасник	Переваги	Недоліки
Держава, місцева влада (концесіодавець)	Збереження об'єкта концесії у державній чи комунальній власності; Вплив держави чи місцевої влади на стратегію розвитку об'єкта концесії; Вибір на конкурсній основі концесіонера, який пропонує найкращі умови розвитку об'єкта концесії; Економія бюджетних коштів на розвиток об'єкта концесії; Поповнення бюджету за рахунок концесійних платежів.	Ст. 6 Закону України «Про концесії» допускає можливість укладання концесійного договору у випадку, якщо на участь у конкурсі подав заяву лише один претендент.
Інвестор (концесіонер)	Право користування державним та комунальним майном на довгостроковий період терміном від 10 до 50 років, що дає можливість здійснювати стратегічне планування своєї діяльності; Крім права користування, інвестор отримує право на проведення певних видів робіт: поштових, житлово-комунальних, транспортних та ін. Отримання прибутку від управління об'єкту концесії, а також на продукцію, отриману внаслідок виконання умов договору; Для збиткових та низькорентабельних об'єктів концесії, які мають важливе соціальне значення, можуть надаватися пільги щодо концесійних платежів, дотації і компенсації.	В умовах монополії на ряд галузей, приватний інвестор стикається з труднощами взаємодії з державними та місцевими органами влади.
Суспільство	Покращення якості товарів та наданих послуг. Поліпшення рівня життя населення.	Зростання цін/тарифів Відсутність можливості обирати постачальника послуги (монопольне становище концесіонера)

Джерело: [12]

ся галузевою належністю об'єкта, схемою регулювання діяльності галузі і іншими факторами.

Застосування концесії як форми державно-приватного партнерства має свої переваги і недоліки (табл. 2)

Загалом, мусимо констатувати, що прискорення розвитку концесії в Україні стримує ряд проблем: негативний інвестиційний клімат; складність залучення комерційного фінансування; політичні й економічні ризики для інвесторів; бюрократична система та корупційні схеми; неможливість залучення національних облігацій; політична нестабільність; неврегульованість відносин влади й бізнесу; негативне ставлення населення до приватного сектору [8].

Висновки та пропозиції. Підсумовуючи, варто відмітити, що важливим напрямком підвищення

результативності реалізації інфраструктурних проектів є вдосконалення механізму фінансування таких проектів за рахунок різних методів та джерел, а саме: фінансування за рахунок бюджетних коштів (традиційна форма); фінансування за рахунок кредитних ресурсів; фінансування за рахунок приватних коштів (ДПП та концесія) та фінансування за рахунок коштів міжнародних фінансово-кредитних організацій.

Найбільш ефективною формою реалізації масштабних інфраструктурних проектів є концесія, яка дозволяє не просто реалізувати проект, але реалізувати його якісно, вводити його в строк, без затримок, при цьому успішно використовувати досвід і професіоналізм приватного сектора при збереженні державного контролю над активами.

Список літератури:

1. Верховна Рада України – офіційний веб-сайт // Законодавство та законодавча діяльність [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua>
2. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 2010 р. № 40, р. 2, ст. 5 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua>
3. Закон України «Про концесії» від 1999 р. № 997–XIV, р. 1, ст. 1 від 24.05.2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua>
4. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію» від 21.11.2007 р. № 1338 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua>
5. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію» від 11.12.1999 р. № 2293 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua>
6. Риски бизнеса в частно-государственном партнерстве: национальный доклад / рук. авт. кол. С.Е. Литовченко // Общество и экономика. – 2014. – № 5. – С. 110–180.
7. Блінов А. Инфраструктура инвестиционного процесса – система забезпечення розвитку економічної Росії // Економіст 2002. № 7. – С. 80–87.
8. Диба М.І. Концесія як ефективний інструмент залучення інвестицій в комунальне господарство [Електронний ресурс] / М.І. Диба, О.В. Нагорна // Вісник КЕФ. – К.: КНЕУ: електрон. наук. зб. – 2011. – № 1. – С. 109–117.
9. Жукова Н.С. Концесійний механізм реалізації державної інноваційної політики / Євразійський міжнародний науково-аналітичний журнал // Проблеми сучасної економіки № 4 (40), 2011.
10. Куриленко Т.П. Проектне фінансування / Т.П. Куриленко: Підручник. – К.: Кондор, 2006. – 208 с.
11. Лук'янченко О. Економіко-правове забезпечення розвитку житлово-комунального господарства на концесійній основі / О. Лук'янченко, Р. Джабраїлов // Схід. – 2015. – № 1. – С. 5–8.
12. Познякова О.І. Концесії як альтернатива приватизації / О. Познякова // «Львівська Політехніка». – 2012. – С. 332.
13. Циганкова М.О. Ідентифікація інвестиційного партнерства держави та бізнесу / М.О. Циганкова // Економіка і прогнозування. – 2016. – № 2. – С. 101–115.
14. Інфраструктурні проекти з ЄБРР та ЄІБ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/infrastrukturni-proekti-z-ebr-r-ta-eib.html>

Нагорная О.В., Плаксун В.П.

Киевский национальный экономический университет
имени Вадима Гетьмана

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В УКРАИНЕ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Аннотация

Исследована сущность и особенности инфраструктурных проектов. Рассмотрены специфические черты инфраструктурных проектов и основные типы их финансирования. Охарактеризованы методы и источники финансирования инфраструктурных проектов, а именно: бюджетное, частное (за счет различных форм ГЧП) и кредитное (средства коммерческих банков и международных финансово-кредитных учреждений). Отражен концессионный механизм реализации инфраструктурных проектов, в частности указаны основные его преимущества и недостатки для государства, бизнеса и общества.

Ключевые слова: инфраструктура, инфраструктурный проект, государственно-частное партнерство, концессия, лизинг, источники финансирования, параллельное финансирование, последовательное финансирование.

Nagorna O.V., Plaksun V.P.

Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman

FEATURES OF INFRASTRUCTURE PROJECTS FINANCING IN UKRAINE: THEORY AND PRACTICE

Summary

The essence and characteristics of infrastructure projects were investigated. The specific characteristics of infrastructural projects and basic types of their financing are considered. Methods and sources of infrastructural projects are described, namely: budgetary, private (due to the different forms of GPP) and credit (money of commercial banks and international financial-credits establishments). The concession mechanism of realization of infrastructural projects is reflected, particularly his basic advantages and defects are marked for the state, business and society.

Keywords: infrastructure, infrastructure projects, public-private partnership, concession, leasing, financing sources, parallel financing, consistent funding.