

УДК 336:338.47(477)

JEL Classification Code: M000, M210, L900

**О. Коломицева  
К. Іоненко****O. Kolomytseva  
K. Ionenko****ФОРМИ ФІНАНСОВОЇ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВИ І БІЗНЕСУ  
В ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТАХ****FORMS OF FINANCIAL INTERACTION OF THE STATE AND BUSINESS  
IN INFRASTRUCTURE PROJECTS**

*В статті розглянуто основні моделі державно-приватного партнерства для розвитку транспортної інфраструктури, досліджено зарубіжний досвід ДПП та виділено окремі особливості здійснення проектів ДПП відповідно до кожної розглянутої країни. Проаналізовано джерела фінансування ДПП-проектів в дорожній сфері. Відповідно до зазначених джерел проектів державно-приватного партнерства, визначено схеми фінансування. Розглянуто особливості схеми фінансування комплексних довгострокових контрактів ДПП із залученням позабюджетних джерел фінансування для реалізації інвестиційної частини проекту. Досліджено досвід України у реалізації проектів ДПП у дорожній сфері. Наведено схему фінансування автомобільних доріг загального користування в Україні за умови створення Державного дорожнього фонду. Запропоновано нову модель фінансового забезпечення проектів транспортної інфраструктури на основі ДПП на регіональному рівні – фінансування шляхом випуску інфраструктурних облігацій.*

**Ключові слова:** інфраструктура, державно-приватне партнерство (ДПП), транспортна інфраструктура, дорожня інфраструктура, Державний дорожній фонд, інфраструктурні облігації.

**Постановка проблеми.** В Україні, як і в інших розвинених країнах, транспорт є однією з базових галузей господарювання, найважливішою складовою частиною виробничої інфраструктури. Транспортні комунікації, об'єднуючи всі регіони країни, створюють цілісність її економічного простору. Вони пов'язують всю господарську систему країни зі світовим співтовариством, будучи матеріальною основою забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України та її інтеграції в глобальну економічну систему.

Сталий розвиток транспортної системи є гарантією єдності економічного простору, вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції та свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності України та її національної безпеки, поліпшення якості життя населення.

У зв'язку з тим, що транспортна інфраструктура є сферою відповідальності держави і держава зацікавлена в її розвитку, відповідальність за розвиток інфраструктури транспорту в країні, пов'язану з високими витратами, традиційно несуть органи державного і місцевого управління. Однак, реалізація всього комплексу завдань по розвитку транспортної інфраструктури не може і не повинна цілком лежати на плечах держави. Перспективним механізмом залучення недержавних коштів є державно-приватне партнерство (ДПП), яке стало одним з головних інструментаріїв державної інвестиційної політики в усьому світі. Однак, незважаючи на свій потенціал, можна виділити масу стримуючих факторів при реалізації проектів ДПП: недостатній розвиток законодавчої бази в цій сфері, політичне втручання, неефективне планування та експлуатація об'єкта, недостатня підтримка зі сторони держави, повільний процес стандартизації, неналежний кваліфікаційний рівень кадрів як зі сторони держави, так і приватного партнера. Значною проблемою є відсутність доступу до певних об'єктів інфраструктури у зв'язку з воєнним конфліктом на сході України. Так, станом на 2015 рік, за результатами оцінювання експертів, сума необхідних коштів для відновлення інфраструктури Донецької та Луганської областей сягала 239 млрд. євро, з яких 118,3 млрд. євро – на відродження автомобільної інфраструктури [1]. Тож, одним із основних стримуючих факторів, на думку ряду фахівців [2, 3, 4], виступає фінансування ДПП-проектів, зокрема проблема вибору ефективних моделей, способів фінансування.

**Аналіз останніх джерел досліджень і публікацій.** Вивченню аспектів формування і реалізації проектів державно-приватного партнерства в різних галузях економіки, присвячені дослідження таких вчених, як: В. Варнавський, В. Геєць, І. Запатріна, П. Захарченко, Ю. Зворикіна, В. Кондратьєв, Т. Лебеда, А. Сосновський, О. Пильтяй та ін. Окремі аспекти фінансування проектів

ДПП у транспортній галузі висвітлено у роботах В. М. Бабаєва, Л. О. Бакаєва, А. О. Безуглого, Н. М. Бондар, В. Л. Диканя, С. В. Ільченка, К. В. Павлюка, І. В. Іголкіна, А. Рибчука, В. Прушківського, С. Ю. Шевченка та інших.

**Постановка завдання.** Метою статті є дослідження форм фінансової взаємодії держави і бізнесу в розвитку транспортної інфраструктури.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Згідно транспортної стратегії України на період до 2020 року, розвиток транспортної інфраструктури визначено одним із пріоритетних напрямків, що має розвиватися випереджальними темпами у відповідності до європейських стандартів та світових суспільно-економічних процесів, до яких активно долучається сучасна Україна [5]. За аналітичними даними Міністерства інфраструктури України, дорожня інфраструктура характеризується обмеженою кількістю сильних сторін: пріоритетна політика держави щодо відновлення дорожнього фонду та залучення інвестицій у галузь, розгалужена мережа автомобільних доріг та розвинута галузь автомобільних перевезень, що забезпечує до 40 % пасажирських та до 25 % вантажних перевезень. Проте має значно більший перелік слабких сторін: ряд невирішених питань функціонування платних автомобільних доріг, незадовільний стан переважної більшості дорожнього фонду та висока вартість технічного обслуговування, порівняно висока вартість автомобільних перевезень, розповсюджена практика перевищення максимального навантаження при вантажних перевезеннях, недостатнє дорожнє сполучення з іншими видами транспортної інфраструктури [6].

Прогресивна практика свідчить про те, що значних обертів набирає впровадження різних моделей державно-приватного партнерства у транспортних галузях, особливо при будівництві автомобільних доріг, великих тунелів і мостів, що забезпечують успішне виконання програм розвитку транспортних комплексів під контролем держави. Зокрема, Міністерством інфраструктури України проведено і оприлюднено SWOT-аналіз реалізації проектів ДПП в інфраструктурі України. Відповідно до проведеного дослідження відзначено, що підвищенню привабливості ДПП-проектів в дорожній інфраструктурі сприятиме: 1) визначення пріоритетних проектів для першочергового залучення приватних інвестицій; 2) спрощення процедур оформлення прав користування земельними ділянками для будівництва доріг; 3) розробка механізму фінансування проектів ДПП та гарантування мінімального доходу приватному партнеру з боку держави; 4) вирішення дискусійних питань та затвердження принципів функціонування платних доріг; 5) забезпечення належного вагового контролю на дорогах для уникнення передчасного їх руйнування [6].

Для залучення приватного капіталу, ефективного менеджменту та сучасних технологій, державі необхідно сформувати такий економічний та організаційно-правовий механізм, який би забезпечував зацікавленість приватних інвесторів та справедливу процедуру їх конкурсного відбору, засновану на ефективній системі критеріїв оцінки пропозицій учасників концесійних конкурсів, який дозволяє підвищити гарантії успішної реалізації транспортного проекту, знизити сукупні суспільні витрати та виробничі ризики.

Необхідність розвитку механізмів ДПП та залучення позабюджетних джерел багато в чому обумовлена масштабністю завдань розвитку транспортної системи країни, поряд з обмеженістю ресурсів держави на їх реалізацію.

З різноманітного інструментарію (моделей та форм) застосування ДПП проектів в транспортній галузі найбільш поширені такі інституційні ДПП-альтернативи, що представляють специфічні варіанти розподілу повноважень між державним та приватним партнерами і можливостями використовувати різного роду системи стимулів.

Найпоширенішими моделями ДПП для транспортного комплексу є:

- концесійні угоди;
- операторський (сервісний) державний контракт;
- контракт життєвого циклу;
- оренда з інвестиційними зобов'язаннями.

На передпроектній стадії, коли права власності жорстко розподілені між державою і приватним інвестором укладається інвестиційний договір з визначенням прав на створені об'єкти і його різновиди: угода на здійснення капітальних вкладень в об'єкт, що належить на правах власності державі, де, передбачається, що інвестору окуповуються вкладені інвестиції за рахунок експлуатації об'єкта. При будівництві автомобільних доріг використовується такий різновид інвестиційного договору як операторський (сервісний) контракт. Мова йде про адміністративний договір між дер-

жавою і бізнесом на реалізацію об'єкта (виконання робіт, управління об'єктами державної власності, надання послуг, постачання продуктів і матеріалів, здійснення технічного супроводу). Реалізація операторського контракту не передбачає передачу права власності приватному партнеру, витрати і ризику повністю несе держава.

У разі передачі державою приватному партнеру на певних умовах і за певну плату у тимчасове користування державного майна укладається орендний договір з інвестиційними зобов'язаннями. Умови договору регламентують повернення майна у власність держави після закінчення строку оренди; бізнесу окупуються вкладення за рахунок експлуатації об'єкта, однак бізнес також виплачує плату за користування об'єктом (оренду) і несе проектні ризики. Найбільш бажаною формою договору є лізинг, згідно якого за одержувачем залишається право викупу державного майна.

Найбільш поширеною цивільно-правовою конструкцією за кількістю транзакцій і обсягом залученого приватного капіталу при реалізації проектів у сфері ДПП (щодо соціально значущих інфраструктурних об'єктів, що дозволяє поєднувати приватні інтереси інвестора та інтереси держави) є концесійні угоди. Економічний інтерес концесії впливає із трьох основних принципів: концесіонер відповідає за будівництво і експлуатацію споруди і знає шляхи мінімізації загальних витрат на будівництво і утримання на тривалий термін; капіталовкладення у спорудження ґрунтуються на економічних критеріях; процедура проекту дозволяє здійснити фінансування швидше, ніж за правилами, що регламентує бюджет. Зазначені фактори розширюють свободу при складанні концесійної угоди.

Контракт життєвого циклу (КЖЦ) або Life Cycle Contract в деяких країнах називається DBFM (Design-Build-Finance-Maintain) і є однією з різновидів концесій, але передбачає експлуатацію об'єктів на безкоштовній основі на відміну від моделі концесії, в основі якої застосовується принцип платності. В рамках цієї форми держава укладає контракт на проектування, здійснення й експлуатацію об'єкта на термін життєвого циклу об'єкта та здійснює плату за проект рівними частками після введення об'єкта в експлуатацію при паралельному обслуговуванні об'єкта приватним партнером відповідно до умов договору. В сучасних умовах актуальною і перспективною моделлю для створення державних об'єктів безкоштовної транспортної інфраструктури в Україні є модель КЖЦ-DBFO («проектування-будівництво-фінансування-експлуатація») з залученням приватного фінансування. Контракти, розроблені за цією схемою для дорожньої галузі, є комплексними довгостроковими контрактами інвестиційного характеру, на підставі яких приватний підрядник-інвестор проектує і будує автомобільну дорогу або інший інфраструктурний об'єкт за рахунок власних і (або) залучених коштів, а потім протягом тривалого періоду експлуатації керує об'єктом, забезпечуючи зміст і необхідний ремонт об'єкта при заданому в контракті рівні обслуговування.

Таким чином, до основних джерел фінансування ДПП-проектів в дорожній сфері слід віднести: кошти бюджетів різних рівнів, кошти приватного сектору, ресурси фінансово-кредитних установ, кошти міжнародних фінансових інститутів і приватних інвесторів, кошти інституціональних інвесторів. Зауважимо, що з метою диверсифікації джерел фінансування автомагістралей, уряд поставив за мету створення умов для отримання Україною фінансової безвідсоткової допомоги, що реалізується через такі механізми як Інфраструктурна допомога платіжного балансу (Balance-of-payments Assistance Facility), Європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку чи Європейський соціальний фонд [1].

Кількість залучених джерел фінансування залежить від багатьох факторів. Наприклад, ремонт траси М-15 (Одеса-Рені) (це – магістраль міжнародного та стратегічного значення, яка з'єднує 5 портів, 9 районів Одеського регіону, є найкоротшою дорогою до Румунії, співпадає з міжнародним транспортним коридором «Чорноморське економічне співробітництво») оцінено в 1,1 млрд. грн. Фінансування здійснюється у відповідності до поділу траси на окремі ділянки (загалом 17). Більш складні ділянки фінансуються з п'яти джерел: Державного фонду регіонального розвитку, обласного бюджету, бюджету «Укравтодору», кредитних коштів та надходжень з Одеської митниці. Фінансування менш пошкоджених ділянок передбачало використання лише двох джерел: обласного бюджету та Державного фонду регіонального розвитку [7].

Висока вартість капіталу на сучасному етапі розвитку України накладає певні обмеження на можливі фінансові схеми. Актуальними для впровадження в практику представляються дві схеми фінансування комплексних довгострокових контрактів. Обидві схеми являють собою варіанти ДПП із залученням позабюджетних джерел фінансування для реалізації інвестиційної частини проекту.

Перша схема передбачає здійснення проектування та будівництва транспортного об'єкта за рахунок бюджетних і позабюджетних джерел фінансування. На етапі проектування і будівництва підрядник отримує оплату виконаних робіт в певному співвідношенні (від 50 % до 80 % вартості виконаних робіт), фінансуючи іншу частину своїх витрат за рахунок власних та позикових коштів. Решта вартості інвестиційної частини проекту, включаючи компенсацію вартості залученого приватного фінансування, виплачується підряднику протягом етапу експлуатації. Паралельно на етапі експлуатації підрядник одержує від державного замовника регулярні платежі за роботу по утриманню і періодичним ремонтам побудованого та обслуговуваного підрядником об'єкта.

Друга схема передбачає здійснення проектування та будівництва повністю за рахунок позабюджетних джерел фінансування (власних і позикових коштів підрядника). Роботи по проектуванню і будівництву повністю фінансуються підрядником за рахунок його власних коштів і залученого фінансування (кредитів, позик, тощо). Оплату вартості інвестиційної частини проекту, включаючи компенсацію вартості залученого приватного фінансування, замовник починає здійснювати з моменту введення об'єкта в експлуатацію. Оплата здійснюється регулярними платежами до закінчення строку дії контракту. Паралельно на етапі експлуатації підрядник одержує від державного замовника регулярні платежі за роботу за основним замовленням і періодичним ремонтам побудованого підрядником об'єкта.

Дані схеми характеризуються різними рівнями ризику для потенційних підрядників і різними показниками очікуваної норми прибутковості, платоспроможності та інших показників ефективності. Виплата позикових і власних коштів підрядника у другій схемі фінансування значно вище, у зв'язку з тривалістю періоду отримання відшкодування від замовника, більш високою оцінкою ризиків банками та великим обсягом позики, а також більш високими вимогами до показників стійкості і платоспроможності проекту.

У світовій практиці існує достатня кількість фінансових механізмів, за рахунок яких здійснюється державно-приватне партнерство, вони різняться в залежності від джерел фінансування, основними з яких є:

- 1) кошти бюджетів різних рівнів;
- 2) кошти державних підприємств і установ;
- 3) засоби вітчизняного приватного сектора економіки;
- 4) кошти громадських і некомерційних структур;
- 5) кредитні ресурси фінансово-кредитних установ;
- 6) емісія цінних паперів спільних підприємств; кошти іноземних державних та приватних інвесторів;
- 7) кошти фізичних осіб та інші (міжнародні фінансові організації).

Залежно від зазначених джерел проектів державно-приватного партнерства визначаються схеми фінансування, переважна більшість з яких є: бюджетна і кредитна.

У результаті формуються такі механізми фінансування:

- 1) кредитний (залучення позикових коштів);
- 2) змішаний (залучення власних коштів двох або більше партнерів);
- 3) змішаний (поєднання власних і позиковими коштів) [2].

Механізми фінансування проектів у сфері ДПП реалізуються через різноманітні способи фінансування, найпоширенішими з яких є корпоративне фінансування, державне фінансування, проектне фінансування. Загалом, ДПП включає широкий спектр договірних відносин між державним і приватним сектором у сфері розвитку об'єктів інфраструктури. Незважаючи на те, що більша увага приділяється первинним угодам між державними органами і приватними структурами, ДПП фактично включає в себе договірні відносини між багатьма різними гравцями і зацікавленими особами.

Вивчення досвіду зарубіжних країн у сфері фінансування проектів ДПП, дало можливість виділити основні особливості такого фінансування. У США визначальну роль у ДПП відіграє держава, лідерство якої є найважливішим чинником для ДПП, як на стадії схвалення проекту, так і в процесі його виконання. Державний контроль виступає у формі регулювання плати за проїзд платними дорогами, норми повернення інвестицій, нагляду за управлінням та експлуатацією та ін. Також важливу роль в ДПП США відіграють державні корпорації – підприємства, створювані урядом, а також органами влади штатів і муніципалітетів на комерційній або некомерційній основі. Власником корпорацій є держава або муніципальний орган влади. Питаннями формування і розвитку ДПП у США відають

міністерства економіки, фінансів, оборони. Слід також виділити інноваційні форми фінансування ДПП проектів. Так, у США (з 1995 р. відповідно до Закону про національну систему шосейних доріг США) в цілях надання кредитів або іншої кредитної допомоги для реалізації транспортних проектів муніципалітетів були створені державні інфраструктурні банки (ДІБ). ДІБ можуть видавати облигації, забезпечені капіталом банку і платежами з погашення кредитів з пулу місцевих позичальників, а не одного муніципалітету-позичальника, що сприяє зниженню ризику для інвесторів. ДІБ також пропонують кредитні гарантії, що дозволяють приватним спонсорам позичати гроші за більш низькими відсотковими ставками, і гранти. Однак, ДІБ не можуть використовувати державні кошти, внесені в банки в якості грантів. Держава, за рахунок використання ДІБ, може обійти свої власні конституційні або законодавчі ліміти боргу, особливо якщо борг забезпечений лише платою за користування об'єктами інфраструктури або іншими доходами від зборів з користувачів, а не податками.

У Канаді достатньо активно ДПП реалізується в першу чергу на регіональному рівні. Держава організує свою регулюючу діяльність у сфері партнерства з приватним бізнесом у трьох основних напрямках: 1) формує стратегію і принципи, на яких діють відносини бізнесу з суспільством в цілому та з публічною владою; 2) формує інституційне середовище для розробки і реалізації партнерських проектів; 3) безпосередньо займається організацією і управлінням державно-приватним партнерством, розробляє форми, методи і механізми. Основною ознакою ДПП є участь у публічно-приватному коопераційному ланцюжку створення доданої вартості. За реалізацію проектів державно-приватного партнерства відповідає Міністерство фінансів Канади, а також Центр державно-приватного партнерства.

У Німеччині оплату послуг між державою і приватним сектором здійснюють державні, місцеві органи влади (при концесії оплата послуг проводиться третьою стороною). Питаннями формування і реалізації ДПП-проектів відають: на державному рівні – Федеральне міністерство фінансів, на регіональному рівні – Регіональне міністерство фінансів; на місцевому рівні – органи управління муніципалітетом. Застосовуються дві моделі фінансування: проектне фінансування (без використання гарантії з боку громадського сектору) та форфейтинг (передбачає використання гарантії з боку громадського сектору).

Організацією та управлінням проектів ДПП у Франції займається Центр розвитку ДПП, який є структурним підрозділом Міністерства фінансів. Основні форми ДПП: концесія, контрактний договір, договір оренди (лізинг). ДПП-проекти переважно реалізуються у сфері транспортної інфраструктури. 95 % проектів реалізується на місцевому рівні. Основні види фінансування ДПП-проектів: державне фінансування, приватне фінансування.

Основною формою укладення ДПП-контрактів у Великобританії є «приватна фінансова ініціатива», при якій приватна фірма отримує від держави в особі відомства, органу місцевого самоврядування чи іншого державного інституту замовлення на надання відповідних послуг. При Мінфіні Великобританії в цілях забезпечення поступального розвитку інфраструктурних проектів та залучення додаткового фінансування був створений «Центр фінансування інфраструктури». Пріоритетним способом фінансування ДПП-проектів є проектний спосіб.

Відзначимо, що переважне фінансування в таких країнах, як: Австрія, Данія, Австралія, Ізраїль, Фінляндія, Іспанія, Португалія, Бельгія, Греція, Південна Корея, Ірландія, Сінгапур отримують ДПП-проекти, пов'язані з будівництвом і реконструкцією автодоріг. На другому місці з значним відривом слідує галузь охорони здоров'я, освіти, водопостачання і каналізації.

У групі країн до якої відноситься і Україна (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, країни Балтії) переважне фінансуються ДПП-проекти для розвитку транспортної інфраструктури: будівництво та реконструкція автодоріг, портів, залізниць, мостів і тунелів, легкого наземного метро і аеропортів.

За 25 років у світі було розроблено 1653 проекти державно-приватного партнерства у транспортній галузі, з яких – 10,5 % проектів стосуються будівництва, реконструкції аеропортів, 7,7 % – залізничних доріг, 25,9 % – морських портів і найбільша частка 55,9 % проектів спрямовано на будівництво, реконструкцію, ремонт автомобільних доріг. Зауважимо, що з наведеної кількості проектів офіційно було анульовано 118 проектів, з яких найбільша частка (62 %) припала на автомобільні дороги [1]. Обсяги інвестицій державно-приватного партнерства в автодорожнє господарство за 1990-2015 роки складають 248 356 млн. дол. США, з яких: 67,4 % припадає на концесії, 1,5 % – на продаж активів і 31,1 % – проекти «з нуля» [1].

Україна характеризується незначним досвідом реалізації проектів ДПП в автодорожній галузі. Прикладом таких проектів є будівництво автомобільної дороги «Львів-Краковець», «Львів – Броди» на засадах концесійних угод, які повноцінно не реалізовано. Тому, наприклад, будівництво автомобільної дороги «Львів-Краковець» перенесено до 2020 року в якості нового пілотного концесійного проекту. В стратегічних планах уряду до 2025 року є наступні дорожні концесійні проекти: до 2018 року – будівництво за напрямом «Краковець – Львів – Броди – Рівне» вартістю 1,1 млрд. євро за 258 км; КПП «Щербаківка» – Харків – Новомосковська» загальною вартістю 0,35 млрд. євро за 209 км; перша черга Великої кільцевої автодороги навколо м. Києва (1839,3 млрд. євро за 74,6 км). До 2025 року передбачається реалізація проектів за напрямом «Одеса – Рені» (0,7 млрд. євро за 81 км), що є складовою проекту Чорноморської окружної автомагістралі і потужним поштовхом для розвитку депресивних районів Придунайського регіону[1].

Ключовим інструментом у реалізації запланованих дорожніх проектів на засадах ДПП є розробка дієвого механізму фінансування. Слід відмітити, що Законом України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» від 17.11.2016 р. передбачається створення державного дорожнього фонду у складі спеціального фонду Державного бюджету України [8]. Набрання чинності даного закону відбудеться 01.01.2018 р. Із врахуванням появи дорожнього фонду схема фінансування розвитку автодорожньої інфраструктури матиме вигляд (рис. 1).

Відповідно до науково-експертних матеріалів Інституту економіки та прогнозування НАН України, основними наслідками створення та функціонування Державного дорожнього фонду України, які позитивно вплинуть на розвиток автодорожньої інфраструктури є: 1) акумулювання всіх визначених законодавством джерел фінансування дорожнього господарства в єдиному фонді у складі Державного бюджету; 2) гарантування цільового використання коштів; 3) чіткість у визначенні всіх джерел фінансування фонду і стабільне фінансування дорожнього господарства; 4) використання залишків коштів поточного бюджету на покриття відповідних витрат у наступному році [1].

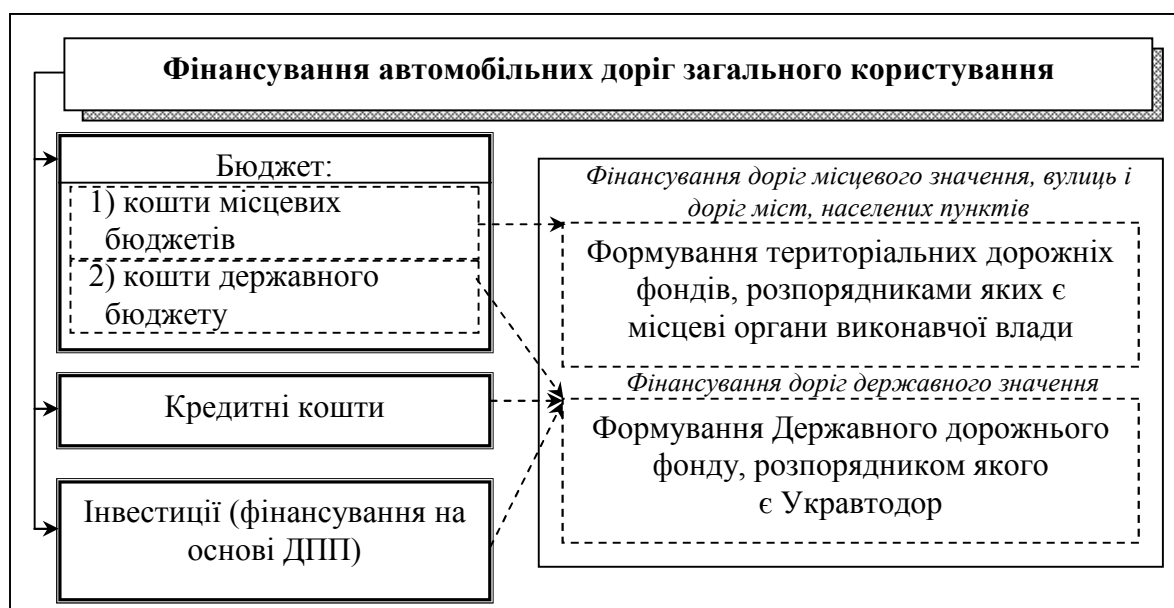


Рис. 1. Схема фінансування автомобільних доріг загального користування за умови створення Державного дорожнього фонду

Функціонування Державного дорожнього фонду в Україні передбачається за рахунок наступних джерел його наповнення: надходження від акцизного збору та ввізне мито на нафтопродукти; надходження від акцизного збору та ввізне мито на імпортні транспортні засоби; плата за передачу доріг у концесію або в оренду; плата за проїзд транспортних засобів, параметри яких перевищують нормативні; плата за проїзд транспортних засобів іноземних держав; плата за проїзд платними автомобільними дорогами в порядку та за тарифами, встановленими Кабінетом Міністрів України (відзначимо відсутність на даний момент платних доріг в Україні. Першу платну автомагістраль «Львів-

Краковець» планують запускати в 2020 році); добровільні внески юридичних та фізичних осіб, у тому числі іноземних, об'єднань громадян, міжнародних організацій.

Відзначимо в наведеній схемі елемент «територіальні дорожні фонди», який заслуговує на особливу увагу відповідно до децентралізованого розвитку регіонів України. Планування урядом формування даного елемента поряд із Державним дорожнім фондом викликає додаткові запитання щодо особливостей фінансування розвитку транспортної інфраструктури на регіональному рівні. В даному аспекті однією із сучасних форм ДПП доцільно запропонувати інфраструктурне фінансування на основі випуску інфраструктурних облігацій. Такий інструмент є абсолютно новим для України, його впровадженню перешкоджає відсутність відповідного досвіду і недоліки у функціонуючому механізмі надання державних гарантій. Потенційними інвесторами в даному випадку виступають комерційні банки, пенсійні та інші фонди, орієнтовані на консервативну стратегію інвестування. Можливість залучення коштів великої кількості інвесторів за порівняно невисоку вартість робить інфраструктурні облігації однією з найбільш перспективних форм для фінансування транспортної інфраструктури. Однак, лінійка облігацій в Україні є досить малою, в тому числі відсутніми є інфраструктурні облігації. Відзначимо, що у квітні 2017 року відбулося засідання круглого столу на тему «Перспективи розвитку ринку облігацій в умовах децентралізації влади», організоване Швейцарсько-українським проектом «Підтримка децентралізації в Україні» та громадською спілкою «Українське об'єднання ринків капіталу». В рамках заходу, зокрема було наголошено на необхідності внесення змін та удосконалення чинного законодавства щодо активізації розвитку ринку облігацій в Україні. Перспективним напрямом також фахівцями було визнано аналіз можливостей, стимулюючих факторів та переваг випуску муніципальних інфраструктурних облігацій. Впровадження таких законодавчих ініціатив в майбутньому сприятиме розвитку транспортної інфраструктури за рахунок таких інструментів фондового ринку, як інфраструктурні облігації.

Залучення фінансування шляхом випуску інфраструктурних облігацій, що погашаються за рахунок доходів від проекту або податкових і неподаткових надходжень певного регіону, дозволить оновити обладнання аеропортів, морських портів, звести мости, модернізувати автомобільні дороги, залізничні полотна і т. д. Поліпшення інфраструктури на мезорівні сприятиме не тільки збільшенню валового регіонального продукту, але і призведе до якісних змін відтворювального процесу в регіоні. Для інвесторів інфраструктурні облігації – це найпопулярніший інструмент вкладення фінансових ресурсів з відносно невисоким рівнем ризику і високим рівнем ліквідності, який буде стимулювати їх консервативний сегмент до більш активної діяльності.

**Висновки.** Розвиток державно-приватного партнерства в Україні, з урахуванням обмеженості фінансових ресурсів держави, повинен стати одним із факторів зростання економіки і розвитку її інфраструктурних секторів. Переваги партнерства держави і приватного бізнесу підтверджуються практикою його використання у зарубіжних країнах. Зокрема, ДПП дозволяє залучати фінансові ресурси приватного сектора в галузі і сфери діяльності, які перебувають у зоні відповідальності держави, використовувати досвід приватних структур для підвищення ефективності управління державною власністю, а також сприяє впровадженню інноваційних технологій в капіталомісткій галузі економіки.

#### Список використаної літератури

1. Звіт про науково-дослідну роботу «Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України 2014-2016 роки» відділу виробничої інфраструктури. Інститут економіки та прогнозування НАН України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ief.org.ua/wp-content/uploads/2017/01/%D0%B2.pdf>
2. Ильченко С. В. Современные концепции функционирования автодорожной инфраструктуры в контексте развития транспортного комплекса Украины / С. В. Ильченко // Наука й економіка. – 2012. – № 2 (26). – С. 207–213.
3. Бондар Н. М. Развитие транспортной инфраструктуры Украины на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н. М. Бондар. – К. : НТУ, 2014. – 336 с.
4. Сотниченко Л. Л. Інвестиційна забезпеченість транспортної інфраструктури регіонів України / Л. Л. Сотниченко // Інвестиції: практика та досвід. – 2015. – № 10.
5. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [mtu.gov.ua/files/strategy\\_ukr.pdf](http://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf)

6. SWOT-аналіз реалізації проєктів ДПП в інфраструктурі в Україні. Основні фактори. Міністерство інфраструктури України. Київ, 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/files/SWOT%20%D0%D1%96.pdf>
7. Hromadske. Ремонт дороги Одеса-Рені [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://hromadske.ua/posts/remont-dorohy-odesa-reni-peretvoryvsia-na-politychnyi-proekt>
8. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» від 17.11.2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1762-19>
9. Про державно-приватне партнерство: закон України від 1.07.2010 №2404-VI // Офіційний вісник України від 09.08.2010 – 2010. – № 58. – с. 17, ст. 1988, код акту 52182/2010.
10. Концесійні об'єкти: стан реалізації та перспективи [Електронний ресурс] // Дорожня галузь України : журнал. – Режим доступу : <http://www.dorogy.com.ua/ukrarchive/item/2016/year2010n1.html?field=field2>

### References

1. Zvit pro naukovo-doslidnu robotu «Rozvytok infrastrukturyh sektoriv yak chynnyk realizaciyi priorytetnyh napryamiv ekonomichnoyi polityky` Ukrayiny` 2014-2016 roky» viddilu vyrobnychoyi infrastruktury. Instytut ekonomiky ta prognozuvannya NAN Ukrayiny [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: <http://ief.org.ua/wp-content/uploads/2017/01/%D0%B2.pdf>
2. Il'chenko, S. V. (2012) Sovremennye koncepciyi funkcionirovaniya avtodorozhnoj infrastruktury v kontekste razvitiya transportnogo kompleksa Ukrayiny. *Nauka j ekonomika*, № 2 (26), s. 207–213.
3. Bondar, N. M. (2014) Rozvytok transportnoyi infrastruktury Ukrayiny na zasadah derzhavo-pryvatnogo partnerstva: monografiya. Kyiv: NTU, 336 s.
4. Sotnychenko, L. L. (2015) Investycijna zabezpechenist` transportnoyi infrastruktury regioniv Ukrayiny. *Investyciyi: praktyka ta dosvid*, № 10.
5. Onovlena transportna strategiya Ukrayiny. Napryamky polityky. Ministerstvo infrastruktury Ukrayiny [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: [mtu.gov.ua/files/strategy\\_ukr.pdf](http://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf)
6. SWOT analiz realizaciyi proektiv DPP v infrastrukturi v Ukrayini. Osnovni faktory. Ministerstvo infrastruktury Ukrayiny. Kyiv, 2017. [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: <http://mtu.gov.ua/files/SWOT%20%D0%D1%96.pdf>
7. Hromadske. Remont dorogy Odessa-Reni [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: <https://hromadske.ua/posts/remont-dorohy-odesa-reni-peretvoryvsia-na-politychnyi-proekt>
8. Zakon Ukrayiny` «Pro dzherela finansuvannya dorozhn`ogo gospodarstva Ukrayiny» shhodo udoskonalennya mehanizmu finansuvannya dorozhn`oyi galuzi» vid 17.11.2016 r. [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1762-19>
9. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo: zakon Ukrayiny vid 1.07.2010 № 2404-VI. *Oficijnyj visnyk Ukrayiny* vid 09.08.2010 – 2010 r., № 58, s. 17, st. 1988, kod akту 52182/2010.
10. Koncesijni obyekty: stan realizaciyi ta perspektyvy. Zhurnal «Dorozhnya galuz` Ukrayiny» [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: <http://www.dorogy.com.ua/ukrarchive/item/2016/year2010n1.html?field=field2>

**O. Kolomytseva, K. Ionenko**

### FORMS OF FINANCIAL INTERACTION OF THE STATE AND BUSINESS IN INFRASTRUCTURE PROJECTS

*In Ukraine, as in other developed countries, transportation is one of the basic sectors of economy and the most important component of industrial infrastructure. Sustainable development of transportation system is a guarantee of the unity of economic space, free movement of goods and services, competition and freedom of economic activity, ensuring the integrity of Ukraine and its national security, improvement of the quality of life of citizens.*

*Studies of the aspects of the formation and implementation of public-private partnerships (PPP) in various sectors of the economy were a part of the research of scholars, such as V. Varnavskyy, V. Geyets, I. Zapatrina, P. Zakharchenko, Y. Zvorykina, V. Kondratiev, T. Lebeda, A. Sosnovskyy, O. Pylytay and others.*

*The aim of the article is to study the forms of financial cooperation between the state and business in the development of transport infrastructure.*



*Progressive experience shows that implementation of different models of public-private partnership in transport sector, especially in the construction of highways, is gaining significant momentum.*

*From various tools of PPP projects in transport sector the most common are PPP – institutional alternatives that represent specific options of responsibilities distribution between public and private partners and the ability to use different kinds of incentives.*

*The most common PPP models for transport sector include: concession agreements; operator (service) state contract; life cycle contract; lease with investment obligations.*

*The main sources of funding for PPP in road construction projects include: budgets of different levels, private sector funds, resources of financial institutions, funds of international financial institutions and private investors, funds of institutional investors. One of contemporary forms of PPP is infrastructure financing through the issuance of infrastructure bonds. The ability to raise funds of a large number of investors for a relatively low cost makes infrastructure bonds one of the most promising forms of funding for transport infrastructure.*

*The development of public-private partnership in Ukraine, given the limited financial state resources, has to become a factor of economic growth and development of infrastructure sectors.*

**Keywords:** *infrastructure, public-private partnership (PPP), transport infrastructure, road infrastructure, State Road Fund, infrastructure bonds.*