



Додаткові матеріали вебінару

„Фінансування транспортних та інфраструктурних проєктів в умовах кризи”

Питання, які розглядаються під час вебінару

1. Поняття інфраструктурних проєктів
2. Засоби та джерела фінансування інфраструктурних інвестиційних проєктів.
3. Механізми проєктного фінансування за допомогою державно-приватного партнерства.
4. Грантові програми для інфраструктурних проєктів.

Мета вебінару - полягає в обґрунтуванні методів щодо забезпечення та підтримки проєктного управління територіальних громад України, а також рекомендацій щодо практичного впровадження інвестиційних інфраструктурних проєктів.

Завдання вебінару формування у слухачів:

- ✓ системи базових знань щодо особливостей управління інфраструктурними проєктами у сучасних умовах реформування,
- ✓ цілісного уявлення джерел фінансування інфраструктурних проєктів, форм та моделей державно-приватного партнерства в сфері розвитку інфраструктури.

1. Поняття інфраструктурних проєктів

Російське вторгнення в Україну завдало величезних втрат, зокрема, ринковій та соціальній інфраструктурі. Потреба у відбудові дорожньої мережі, об'єктів житлово-комунального господарства, підвищенні енергоефективності постійно зростає. Однак проєкти, спрямовані на розвиток і вдосконалення інфраструктури, є досить капіталомісткими. Відповідно, держава бере участь у реалізації інфраструктурних проєктів, виступаючи їх ініціатором та контролюючи хід робіт у рамках проєктів.

Термін «інфраструктура» як економічна категорія виник у ХІХ ст. та уперше прослідковується у праці видатного шотландського економіста і філософа, засновника класичної економічної теорії А. Сміта «Багатство народів. Дослідження про природу та причини добробуту націй», де наголошено на необхідності створення допоміжних систем, що не вважаються економічно вигідними для приватного інвестора. Із часом зміст терміну «інфраструктура» зазнав значних трансформаційних змін. Інфраструктура нині трактується як частина національної економіки, яка, по-перше, забезпечує створення суспільних благ або ж товарів суспільного використання, а по-друге, підтримує ефективне та злагоджене функціонування всіх систем економіки та суспільства.

За рік з початку повномасштабного російського військового вторгнення загальна сума прямих задокументованих збитків житловій та нежитловій нерухомості, іншій інфраструктурі склала понад \$143,8 млрд (за вартістю заміщення). Найбільша частка у загальному обсязі прямих втрат належить житловим будівлям (37,3% або \$53,6) та інфраструктурі (25,2% або \$36,2 млрд). Втрати активів бізнесу становлять мінімум \$11,3 млрд і продовжують зростати. Ще \$8,7 млрд складають прямі втрати аграрного сектору внаслідок війни. Сукупні прямі втрати від руйнувань та пошкоджень об'єктів громадського сектору (соціальні об'єкти та установи, заклади освіти, науки та охорони здоров'я, культурні споруди, спортивні об'єкти, адміністративні будівлі тощо) складають близько \$13,69 млрд. [2]

Загальна площа пошкоджених або зруйнованих об'єктів становить 83,1 млн кв м., що складає 8,2% від загальної площі житлового фонду України.

Інфраструктурний проєкт – сукупність дій і їх послідовність по створенню і (чи) реконструкції конкретного об'єкта або технологічного комплексу інфраструктури, їх наступному використанню (експлуатації), що реалізуються на підставі проєктної угоди. [3].

Завдання інфраструктурних перетворень:

- ✓ підвищити енергоефективність економіки;
- ✓ активно використовувати транзитний потенціал країни;
- ✓ залучати в інфраструктурні проєкти приватні інвестицій;

- ✓ створити нові робочі місця;
- ✓ забезпечити доступність для населення сучасних медичних послуг, утворення і т.д.

2. Засоби та джерела фінансування інфраструктурних інвестиційних проєктів.

Фінансування проєкту має забезпечити розв'язання двох основних завдань:

- ✓ забезпечити інвестиціями, які б уможливили виконання проєкту відповідно до часових і фінансових (грошових) обмежень;
- ✓ зменшити втрати фінансових ресурсів і проєктні ризики за рахунок оптимізації структури інвестицій та максимізації податкових пільг.

Для будь-якого інфраструктурного інвестиційного проєкту слід узгодити потоки коштів у часі, тобто в кожний часовий період (місяць, квартал, рік) у розпорядженні підприємства має знаходитися більше коштів, ніж йому треба сплачувати (для повернення інвестицій, сплати відсотків за ними, сплати податків тощо). Якщо в кожний часовий період сальдо додане, то фінансова стабільність інфраструктурного інвестиційного проєкту забезпечена.

Фінансування інфраструктурного проєкту проходить чотири етапи:

- ✓ попереднє вивчення життєздатності проєкту;
- ✓ розробка плану його реалізації;
- ✓ організація фінансування;
- ✓ контроль за виконанням плану і дотриманням умов фінансування.

[3].

Попередній аналіз життєздатності проєкту проводять для того, щоб розрахувати, чи вартий проєкт витрат часу й ресурсів, що пов'язані з ним. Планування реалізації проєкту охоплює процес від моменту попереднього вивчення його життєздатності до організації фінансування. На цьому етапі оцінюють всі показники і ризики за проєктом, аналізують можливі варіанти розвитку економічної, політичної та інших ситуацій; прогнозують вплив на життєздатність проєкту таких чинників, як процентні ставки за кредитами,

темпи інфляції, валютні ризики.

Після завершення перших двох етапів розроблюють пропозиції щодо організації схеми фінансування проєкту, а на стадії його реалізації здійснюють контроль за виконанням плану та умовами фінансування.

Розрізняють наступні форми фінансування інфраструктурних інвестиційних проєктів:

- ✓ акціонерні інвестиції (внески коштів, устаткування, технології);
- ✓ фінансування з державних джерел (безпосередньо за рахунок інвестиційних програм через пряме субсидування на платних або безоплатних умовах);
- ✓ лізингове фінансування (на основі довгострокової оренди майна зі зберіганням права власності за орендодавцем);
- ✓ іпотека (застава нерухомого майна з метою одержання грошової позички);
- ✓ боргове фінансування (за рахунок кредитів банків і боргових зобов'язань юридичних або фізичних осіб). [3].

Джерелами фінансування інфраструктурних проєктів можуть виступати:

- ✓ власні фінансові кошти;
- ✓ асигнування з державного, регіональних і місцевих бюджетів, фонду підтримки підприємництва, надані на безоплатній основі;
- ✓ інвестиції, надані у формі фінансової чи іншої участі у статутному капіталі спільних підприємств;
- ✓ різні форми позикових коштів, зокрема кредити, надані державою на зворотній основі. [3].

3. Механізми проєктного фінансування за допомогою державно-приватного партнерства.

Механізм фінансування за допомогою державно-приватного партнерства дозволяє ефективно вирішити одне з головних питань розвитку інфраструктури – залучення фінансових ресурсів. [5]

Існує багато різних визначень державно-приватного партнерства.

Найбільш загальне з них дає Всесвітній банк: «Державно-приватне партнерство – це угоди між публічною і приватною сторонами з приводу виробництва і надання інфраструктурних послуг, що укладаються з метою залучення додаткових інвестицій і, що ще більш важливо, як засіб підвищення ефективності бюджетного фінансування». [3]

Закон про державно-приватне партнерство було ухвалено 12 років тому. В ньому сказано, що це співробітництво між державою та підприємцями на основі договору. [1] Тобто це колаборація бізнесу та влади для реалізації певного проєкту. Перший втілює його в життя та отримує гроші, а держава отримує соціальний ефект. (Рис 1.)



Рис.1. Механізм взаємодії при державно-приватному партнерстві

Види договорів державно-приватного партнерства:

- ✓ концесія (передавання державного майна в тимчасове користування бізнесу);
- ✓ управління майном (за умови передбачених в договорі інвестиційних зобов'язань приватного партнера);
- ✓ спільна діяльність (взаємодія між учасниками без створення юридичної особи);
- ✓ інші види угод. [3]

Найпопулярнішим є договір концесії. На його умовах орган виконавчої влади або місцевого самоврядування передає бізнесу права на створення об'єкта або управління об'єктом за гроші та на визначений термін. Види концесійних угод зображено в табл.1.

Таблиця 1.

Види концесійних угод при державно-приватному партнерстві

№	Абревіатура	Повна назва	Пояснення
1	ВОТ	(Build – Operate – Transfer)/ «Будівництво управління передача»	Концесіонер здійснює будівництво та експлуатацію протягом установленого терміну, після чого об'єкт передається державі. Зазвичай концесійні схеми ВОТ використовуються при будівництві автострад, трубопроводів, електростанцій, аеропортів тощо.
2	ВТО	(Build – Transfer – Operate) «Будівництво передача управління»	Концесіонер будує об'єкт, який передається державі у власність одразу після завершення будівництва, після чого він надається в експлуатацію концесіонеру.
3	ВОО	(Build – Own – Operate) «Будівництво володіння управління»	Концесіонер будує об'єкт та здійснює подальшу експлуатацію, володіючи ним на праві власності, строк дії якого не обмежується.
4	ВООТ	(Build – Own – Operate – Transfer) – «Будівництво володіння управління передача»	Концесіонер будує об'єкт, здійснює експлуатацію, володіє об'єктом протягом певного терміну, після закінчення якого об'єкт переходить у власність держави.
5	РОТ	(Rehabilitate – Operate – Transfer) – «Реконструкція-управління-передача»	Ця схема аналогічна ВОТ, тільки замість будівництва нового об'єкта передбачена реконструкція існуючого.
6	ДВФО	(Design – Build – Finance – Operate) – «Проектування будівництво фінансування –	При такому підході вся відповідальність за проектування, будівництво, фінансування та експлуатацію пов'язана воєдино та передана приватному партнеру.

Водночас підприємець має бути готовий узяти на себе не лише обов'язок відбудувати чи створити об'єкт або управляти ним, а й майнову відповідальність та підприємницькі ризики, якщо реалізація не вдасться. Реалізації проєкту за допомогою державно-приватного партнерства проходить в наступні етапи.(рис. 2)

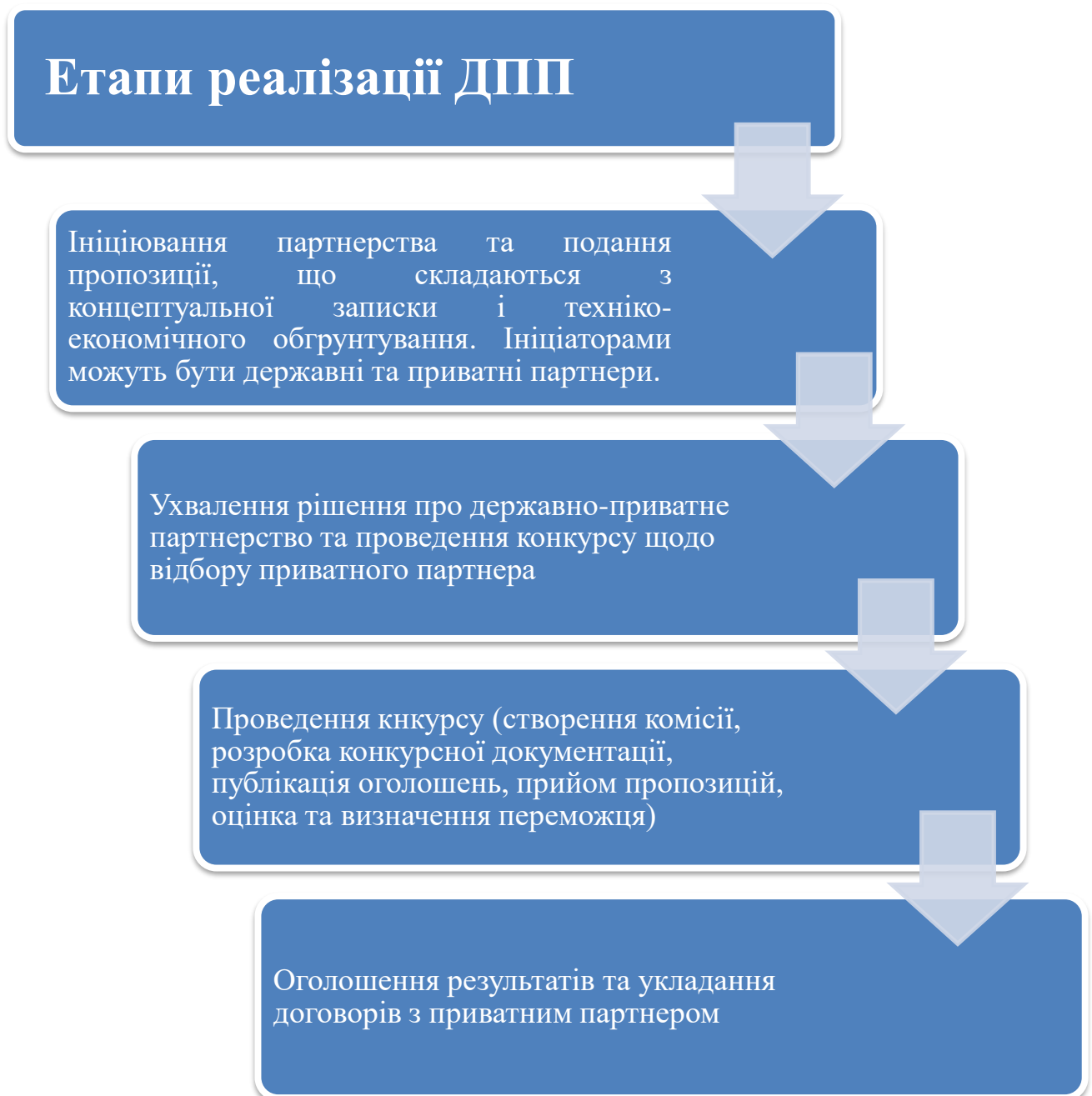


Рис.2. Етапи реалізації інфраструктурного інноваційного проєкту, з використанням механізму державно-приватного партнерства

Приватним партнером може бути юридична особа або фізична особа-підприємець, які зареєстровані або мають законні повноваження працювати в Україні.

Закон дозволяє відкрити чи зареєструвати бізнес протягом місяця з моменту оприлюднення результатів конкурсу, якщо учасник державно-приватного партнерства не вів підприємницької діяльності. Таким чином, у конкурсі зможуть взяти участь іноземні компанії.

Основні умови участі в проєктах державно-приватного партнерства передбачені постановою уряду. Там сказано, що укладення договору зазвичай відбувається на умовах конкурсу.

Два роки тому Кабмін затвердив "Перелік пріоритетних для держави інвестиційних проєктів до 2023 року", серед яких – інфраструктурні, культурні та медичні об'єкти. Важливою змінною чинної реформи стане розширення переліку об'єктів для швидкого виконання якомога більшої кількості проєктів.

Міжнародний досвід, вказує на те, що найчастіше реалізуються проєкти з будівництва доріг, мостів, аеропортів, трубопроводів та стадіонів. Зокрема, в будівництві автострад (Італія, Іспанія, Південна Корея), трубопроводів (Німеччина), електростанцій (Туреччина, Індія, Таїланд), аеропортів (Єгипет, Греція, Канада), тунелів (Франція) і т.п. [6] Саме ці об'єкти інфраструктури зазнали руйнувань в Україні і потребують першочергового відновлення. Про те залишається багато об'єктів соціальної інфраструктури (дитсадки, лікарні, школи), які теж вимагають відбудови, а подекуди і зведення.

На даний момент бюрократичні процедури державно-приватного партнерства тривають близько двох років. Це суттєво відображається на бажання і змозі приватних партнерів брати участь у реалізації інфраструктурних інноваційних проєктів. Нацрада з відновлення України пропонує реформувати законодавство щодо пришвидшення термінів реалізації державно-приватного партнерства. Зокрема, пропонується пришвидшити терміни погодження проєктів вартістю до 5,3 млн дол завдяки використанню системи електронних закупівель. Це гарантуватиме прозорість і дозволить територіальній громаді відстежувати процеси за виконанням проєкту. [6]. Серед

основних переваг для держави буде скорочення витрат на утримання об'єктів після відбудови, бо дані видатки будуть покладені на плечі приватного інвестора. Усі плюси механізму державно-приватного партнерства вказують на те, що потрібно якнайшвидше реформувати законодавство та повноцінно запускати спрощені процедури для фінансування інфраструктурних інноваційних проєктів.

4. Грантові програми для інфраструктурних проєктів.

Посилання для грантів інфраструктурних проєктів:

- ✓ <https://dh-ukraine.nefco.int/ukr/>
- ✓ <https://www.giz.de/en/worldwide/32413.html>
- ✓ https://fundraiser.games/educational-game/?gclid=Cj0KCQjwk96lBhDHARIsAEKO4xaZQe2hWM932FcgWLpf5Y5K9TDn0RmFXZhK78sDiJbsTi-vqmZRYr4aAniHEALw_wcB
- ✓ https://gurt.org.ua/news/grants/?gclid=Cj0KCQjwk96lBhDHARIsAEKO4xbhGFKMH8pVw6T_IR9DhBKBwmOOgKpyn_dcV7JBtQ37JcbUcE5zM1gaAhmDEALw_wcB
- ✓ https://gurt.org.ua/news/grants/?gclid=Cj0KCQjwk96lBhDHARIsAEKO4xbhGFKMH8pVw6T_IR9DhBKBwmOOgKpyn_dcV7JBtQ37JcbUcE5zM1gaAhmDEALw_wcB
- ✓ https://gurt.org.ua/news/grants/?gclid=Cj0KCQjwk96lBhDHARIsAEKO4xbhGFKMH8pVw6T_IR9DhBKBwmOOgKpyn_dcV7JBtQ37JcbUcE5zM1gaAhmDEALw_wcB

Література:

1. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
2. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf
3. Сментина Н. В., Клевцевич Н. А. Управління інфраструктурними проєктами: навчальний посібник. – Одеса: ОНЕУ, 2016. – 193 с. [Електронний

ресурс].

—

Режим

доступу:

<http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/5582/1/%D0%A3%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F%20%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BC%D0%B8%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%B0%D0%BC%D0%B8.pdf>

4. А. Tomashevskа, Oksana Zakharina, Volodymyr Korzhenko, Nataliia V. Kovalenko, Maryna Shashyna. Analysis of the development of public-private partnership under the conditions of implementation of economic projects // Revista San Gregorio. Special edition. 2020, Núm. 42 (2020). 156 – 170.

[Електронний

ресурс].

—

Режим

доступу:

<https://revista.sangregorio.edu.ec/index.php/REVISTASANGREGORIO/article/view/1553/16-OKSANA>

5. Кредісов А.І. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та його використання в Україні. Економіка України. 2016. № 2(651). С. 4–15

6. Як колаборація бізнесу та держави допоможе відновлювати Україну. [Електронний ресурс]. — Режим доступу:

<https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/>