

## **ДЖЕРЕЛА ТА РИЗИКИ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ**

Передумовою ефективного функціонування й зростання національної економіки є високий рівень розвитку її інфраструктури. Розширення й оновлення об'єктів цієї сфери має стратегічний характер, оскільки охоплює будівництво доріг, освіту, охорону здоров'я, житлово-комунальне господарство, побутове обслуговування населення, роздрібну торгівлю й громадське харчування, пасажирський транспорт, надання населенню послуг зв'язку тощо.

Потреба у відновленні та розвитку дорожньої мережі, об'єктів житлово-комунального господарства, підвищенні енергоефективності постійно зростає. Однак проекти, спрямовані на розвиток і вдосконалення інфраструктури, мають певні специфічні риси, а саме:

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

Інфраструктурні проекти – це унікальні проекти, які одночасно характеризуються високою соціальною й державною значимістю, і низьким рівнем рентабельності. Що з часом переходить у збитковість. Умовно всі інфраструктурні проекти можна поділити на два види:

- 1) муніципальні проекти, які реалізуються для створення/відновлення інфраструктури, що перебуває у комунальній власності (будівництво місцевих доріг, інженерних 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 міжнародного значення).

Однак поза залежністю від виду інфраструктурного проекту його основною особливістю є те, що в результаті його реалізації об'єкт, який створюється/відновлюється, не переходить у приватну власність. У зв'язку із чим виникає складна ситуація із залученням інвестицій в інфраструктурні проекти, які не передбачають гарантій для інвестора й не дозволяють йому придбати у власність створюване/нерухоме майно.

Зазначені риси та їх специфіка впливають на організацію фінансових відносин у сфері інфраструктури. До основних типів фінансування інфраструктурних проектів слід віднести:

- 1) фінансування за рахунок бюджетних коштів;
- 2) фінансування за рахунок кредитних коштів;

3) фінансуванні за рахунок приватних коштів (ті, що фінансуються виключно приватним сектором, перебувають у приватній власності та управлінні та ті, які побудовані на основі контракту з державою та хоча б частково фінансуються за рахунок різних форм ДПП, у тому числі за допомогою концесійної угоди);

4) фінансуються за рахунок коштів міжнародних фінансово-кредитних організацій.

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.

Застосування концесії як форми державно-приватного партнерства має свої переваги і недоліки (табл. 1).

Таблиця 1

**Переваги та недоліки застосування концесії як механізму реалізації ДПП органами публічної влади**

<b>Переваги застосування концесії</b>	<b>Недоліки в застосуванні концесії</b>
залучення позабюджетних коштів для будівництва, реконструкції та експлуатації дорогих інфраструктурних об'єктів, а також прискорений розвиток групи об'єктів інфраструктури за відсутності достатнього обсягу бюджетних коштів	відсутність досвіду і професійних навичок у органів влади щодо укладення концесійних договорів і управління концесіями
використання управлінського досвіду, технологій та професійних компетенцій приватного партнера для реалізації технологічно складних інфраструктурних проєктів	концесія в умовах непрозорості дозвільних процедур та недосконалості вітчизняного правового поля створює додаткові умови для корупційних дій
розподіл ризиків з розвитку окремих об'єктів публічної інфраструктури з приватним партнером	можливість втрати чи послаблення контролю з боку державних органів за зростанням тарифів та якістю послуг
надання одним приватним партнером рішення з інфраструктурного об'єкту на весь його життєвий цикл, тобто будівництво / реконструкція і подальше управління об'єктом	банкрутство підприємства-концесіонера може мати негативні соціальні наслідки і призвести до втрати довіри населення до державних органів влади
залучення приватного капіталу, в т. ч. іноземного, без втрати стратегічного контролю над життєво важливими публічними системами та об'єктами	слабкий контроль регулюючих органів може призвести до вилучення монопольної ренти орієнтованими на прибуток приватними партнерами
сприяння більш повній реалізації принципів соціальної справедливості при оптимізації державного втручання в економіку	складність у виборі достойного приватного партнера для реалізації проєктів державно-приватного партнерства
поліпшення інвестиційного клімату в державі та залучення інвесторів (у т. ч. іноземних) у розвиток публічної інфраструктури	

Чинний механізм концесії піддається наступним ризикам: можливість втрати чи послаблення контролю з боку органів влади за необґрунтованим зростанням тарифів щодо якості послуг (що мало місце, наприклад, при реалізації концесійного договору в сфері водопостачання в м. Одесі); негативні соціальні наслідки, обумовлені банкрутством підприємства-концесіонера; загроза вилучення монопольної ренти орієнтованими на прибуток партнерами.

Прискорення розвитку концесії в Україні стримує ряд проблем:

1) казуїстичність вітчизняного законодавства у сфері використання об'єктів державної й комунальної власності на засадах концесії;

2) низьку інвестиційну активність, що зумовлена вкрай важким станом об'єктів житлово-комунального господарства та непослідовністю політики органів місцевого самоврядування в цій сфері;

3) замалий досвід апробації концесії в Україні;

4) відсутність або недостатній рівень обміну між органами місцевого самоврядування України та інших країн інформацією й досвідом про сучасні тенденції та практику господарювання на засадах концесії тощо.

Загалом удосконалення організаційно-економічних механізмів державно-приватного партнерства на сучасному етапі можна здійснювати на основі врахування зарубіжної практики використання дієвих економічних механізмів щодо виводу пріоритетних галузей з кризового стану, врахування необхідності врегулювання взаємовідносин та спільних інтересів між державою та приватними компаніями, проведеної діагностики результативності чинних механізмів партнерства в Україні.

### **Література:**

1. Крейдич І.М. Механізм залучення коштів в інфраструктурні проекти / І.М Крейдич // Економіка АПК. – 2009. - № 11. – С. 28-30.

2. Нагорна О.В., Плаксун В.П. Особливості фінансування інфраструктурних проектів в Україні: теорія і практика / О.В.Нагорна, В.П.Плакун // Молодий вчений. – 2016. - № 12 (39).- С. 796-801.

3. Підгасць С.В. Проблеми розвитку механізму концесії як форми державно-приватного партнерства/ С.В.Підгасць // Інфраструктура ринку. – 2017. - № 7. – С. 192-198.

4. Сментина Н. В., Клевцевич Н. А. Управління інфраструктурними проектами: навчальний посібник. – Одеса: ОНЕУ, 2016. – 193 с.

5. Шевченко А.А. Источники и риски финансирования инфраструктуры / А.А.Шевченко // Интернет-журнал «Науковедение». – 2016. - Т. 8. - № 6. – С. 21-34.

**Ганна ПАНЮК**

*студентка факультету банківського бізнесу, ТНЕУ*

**Науковий керівник:** *к. е. н., ст. викладач*

*кафедри фінансів ім. С.І.Юрія Круп'як І. Й.*

## **РОЛЬ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ У ВІДНОВЛЕННІ ДОВІРИ ДО БАНКІВСЬКОЇ СИСТЕМИ**

В умовах трансформації сучасних економічних процесів розроблення нових методів формування та зміцнення довіри населення до банківської системи стає основою її економічного зростання. Водночас, в Україні довіра населення до національної валюти та Центрального банку формувалась історично через відповідне сприйняття банківських продуктів, під впливом