

«балансової рецесії» і структурно є неплатоспроможним. Звідси, привабливість банківського сектора України перед європейськими банкірами після такої констатації різко знижується.

Попри те, Україні дуже потрібні довгострокові ресурси. За численними оцінками потреби її економіки оцінюються в десятки мільярдів доларів вкладень щороку. Так, аудиторська компанія Deloitte виділила топ-10 галузей з потенційною потребою в капіталі на суму 263 млрд. дол.. США, де лідерство в цьому рейтингу належить енергетиці (60 млрд. дол.); будівництву інфраструктури (50 млрд. дол.); АПК, агроінфраструктурі, анготеху (38 млрд. дол.). І, що найважливіше, сьогодні загальний інвестиційний потенціал України характеризується низькою економічною ефективністю, що пов'язано з несприятливим інвестиційним кліматом для залучення ресурсів від зарубіжних інвесторів та обмеженістю внутрішніх джерел фінансування. У цьому аспекті продовжується актуалізація банків у інвестиційних процесах.

Список літератури:

1. Огляд банківського сектору України (№4, серпень 2017 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bank.gov.ua/doccatalog/dokument>
2. Сенищ П.М. Банківська діяльність в системі державної політики економічного зростання України: теорія та досвід: монографія /П.М.Сенищ. – Львів: Растр-7, 2016. – С. 206-207.
3. Сирота В. Банківська система – не місце для вітчизняного капіталу? / В.Сирота //Дзеркало тижня. – 2017. - № 38.
4. Сирота В. Сумна сага про іноінвестиції в Україні / В.Сирота //Дзеркало тижня. – 2017. - № 37.

УДК 330.322

О. О. Ляхова
к. е. н., доцент кафедри інвестиційної діяльності
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»

ПРОЕКТНЕ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ

Традиційно у вітчизняних наукових дослідженнях акцентується увага на необхідності реалізації інфраструктурних проектів виключно за рахунок державних коштів, однак в силу обмеженості бюджетних ресурсів у сучасних умовах розвитку вітчизняної економіки України основну увагу слід приділяти реалізації значущих проектів з використанням механізму проектного фінансування на принципах державно-приватної партнерства з поєднанням бюджетного та квазі-бюджетного фінансування проектів. Ці актуальні питання вимагають додаткового наукового обґрунтування та розробки нових фінансових технологій, включаючи побудову фінансової стратегії залучення коштів інвесторів, порядку фінансування проектів, управління грошовими потоками спеціалізованої проектною компанією, тощо.

Ключове місце інфраструктури в розвитку економіки будь-якої країни пов'язане зі станом продуктивних сил і територіальним поділом праці, а також з ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва. Інфраструктурне облаштування економіки, з одного боку, залежить від темпів його модернізації, а з іншого – є самостійним двигуном економічного зростання країни. Розвиток інфраструктури, в свою чергу, пов'язаний із специфікою галузей і регіонів та здійснюється відповідно до змін у виробничій сфері.

За оцінками, інвестиційні витрати на інфраструктуру у світовому масштабі мають тенденцію до зростання з 4 трлн. дол. США на рік (у 2012 році) до 9 трлн. доларів на рік до кінця 2025 року. Загалом очікується інвестувати близько 78 трильйонів доларів в період між 2014 і 2025 роками. Проте McKinsey Global Institute вважає, що світ повинен мінімально інвестувати в середньому 3,3 трильйони доларів на рік в інфраструктуру лише для підтримки її очікуваних темпів зростання.

Привабливість країн світу для інфраструктурних інвесторів у довгостроковій перспективі (5+років) відображує Глобальний інфраструктурний інвестиційний індекс (The Global Infrastructure Investment

Index, GIII). Така оцінка ґрунтується на даних національної статистики і відкритих джерелах, орієнтованих на очікуваному попиті на інфраструктурні інвестиції, легкості ведення бізнесу в тих країнах і порівняльних індексах інвестиційного ризику. В межах індексу GIII значна увага приділяється індикаторам динамізму національної економіки. Рейтингування проводиться за 24 індикаторами, які згруповані за 5 категоріями. Серед них:

- 1). Економічне середовище (попит на інфраструктурні інвестиції, що базується на таких показниках, як зростання ВВП, зростання населення тощо);
- 2). Ділове середовище (наскільки приваблива країна для інвестицій, що базується на показниках, наприклад, легкість ведення бізнесу, свобода від корупції);
- 3). Ризик (ризик повернення інвестицій країни, що базується на рівні тероризму в країні, ступені захисту інвестора тощо);
- 4). Інфраструктура (відносний рейтинг можливостей інфраструктури країни та здатності її постачальників);
- 5). Фінансове середовище (ступінь підтримки інфраструктурних інвестицій, отриманих з боку фінансового середовища).

Результати третього глобального інфраструктурного інвестиційного індексу (GIII) на 2016 рік підкреслили, що найбільш привабливими ринками для інвесторів залишаються ринки таких країн, які мають найсильніший потенціал зростання, найбезпечніше бізнес середовище, добре сформовані законодавчі та регуляторні системи та стабільні політичні умови. В результаті такі країни як Сінгапур, Канада, Катар, ОАЕ, Норвегія, Швеція, Малайзія, Великобританія, США та Нідерланди залишаються десяткою найпопулярніших у світі, які найбільше інвестували в інфраструктуру [1].

Враховуючи те, що інфраструктура має істотний вплив на ефективність функціонування господарюючих суб'єктів через участь виробничих та соціальних послуг у створенні споживної вартості і ціни продукту, слід говорити про важливість розвитку об'єктів інфраструктури або фінансування інфраструктурних проектів. Проте інфраструктурні проекти, за звичай,

потребують значних інвестиційних вкладень, з одного боку, та мають складну технічну та екологічну специфіку, з іншого.

Зважаючи на особливості реалізації інфраструктурних проектів та приймаючи до уваги той факт, що зазвичай важко забезпечити їх фінансування лише на основі приватного капіталу, тому актуальним може бути вибудовування схем взаємодії приватних інвесторів та держави на принципах державно-приватного партнерства в системі проектного фінансування.

Проектне фінансування інфраструктурних проектів в Україні позитивно впливатиме, зокрема, на транспортну забезпеченість країни як важливу складову інфраструктури економіки України [2], а також на задоволення потреб економіки та виробництва у перевезеннях, стимулюватиме економічне зростання країни, сприятиме залученню кваліфікованих кадрів, призведе до впровадження інноваційних процесів та технологій, а також підніме її конкурентоздатність на міжнародних ринках.

Список літератури:

1. ARCADIS: third global infrastructure investment index 2016 bridging the investment gap [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: https://www.arcadis.com/media/3/7/E/%7B37E96DF6-82D5-45A6-87D8-5427637E736D%7DAG1015_GIII%202016_ONLINE%20FINAL_SINGLE%20PAGES.pdf
2. ВБ: Транспортная система Украины нуждается в миллиардных инвестициях [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ru/news/-/269821/vb-trasportnaya-sistema-ukrainy-nuzhdaetsya-v-milliardnyh-investitsiyah>

УДК 336.773

Д. О. Мадай, О. І. Коркушко
студентки 4 курсу фінансово-економічного факультету
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»