

Це частково можливо досягти шляхом запровадження екологічного податку (позитивний досвід Норвегії, Франції, Італії, Швеції, Чехії) на електроенергію та паливо, за винятком біопалива. Впровадження даного виду податку дозволило б заохотити промислові підприємства до впровадження більш енергоефективного обладнання та перерозподілити інвестиції від енергомістких виробництв до енергоефективніших чи в інші сектори національної економіки.

Ще одним шляхом підвищення зацікавленості підприємств у запровадженні енергозберігаючих технологій є відмова від перехресного субсидіювання галузей промисловості, так як встановлення ринкових цін на енергоресурси адекватно до реальних затрат на їх виробництво та постачання задіє механізм зацікавленості підприємств у постійному впровадженні енергозберігаючих заходів. А те становище, яке спостерігається сьогодні в промисловості України (встановлення державою цін на енергоносії на рівні, нижчому собівартості, для забезпечення підтримки окремих галузей промисловості) призводить до перерозподілу частини витрат на енергоспоживання з пліч промислових підприємств на державний бюджет.

Для дійової політики стимулювання енергозбереження державі необхідно об'єднати методи економічного стимулювання з економічними санкціями та іншими видами відповідальності за нерациональне використання енергетичних ресурсів. Продумана політика держави в забезпеченні тарифів на паливо та енергію відповідно з затратами на їх виробництво та транспортування, розроблення адекватної сучасним реаліям амортизаційної політики, різних видів податкового стимулювання призведе до збільшення зацікавленості підприємств, споживачів, а також інвесторів до проблеми енергозбереження та підвищення енергоефективності національного промислового виробництва.

УДК 351.82 (338.24)

А. Я. Костюковська

БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК СКЛАДОВА АНТИКРИЗОВОЇ ПОЛІТИКИ (ДОСВІД ЄС)

В умовах світової фінансової та економічної кризи (2008—2010 рр.) актуальною залишається проблема розробки та впровадження ефективної антикризової політики. Одним з її напрямів є зростання роль держави у процесах інвестування у стратегічні

галузі (сектори) економіки, особливо у ті, що можуть забезпечити мультиплікативний ефект та гарантувати стабілізацію процесів економічного зростання. Такою сферою є транспортна інфраструктура.

Про роль та значення інфраструктури (у тому числі й транспортної) у економічній системі країни ще у другій половині ХХ ст. писав відомий німецький дослідник Г. Йохімсен, визначаючи її як сукупність матеріальних, інституціональних та індивідуальних умов, наявних у розпорядженні господарських одиниць і пов'язаних з продуктивністю факторів, що дозволяють при доцільному розміщенні ресурсів забезпечити повну інтеграцію і найвищий можливий рівень господарської діяльності. Такі дослідження продовжували розвиток ідей Дж. М. Кейнса щодо необхідності в умовах кризи збільшити державні витрати на громадські роботи, що призводить до мультиплікативного, тобто, у багато разів більшого, ефекту зайнятості. Дійсно, розвиток транспортної інфраструктури призведе не тільки до підвищення рівня зайнятості, але й створить ефект мультиплікатора, стимули для розвитку інших галузей та підгалузей економіки країни (важкої промисловості, машинобудування; хімічного та металургійного виробництва, транспортної сфери, сфери послуг тощо). Зростання зайнятості у цих галузях, сприятиме зростанню гарантованого попиту на продукцію сфери послуг, харчової промисловості тощо.

Враховуючи роль будівництва транспортної інфраструктури для економічного зростання, Європейський Союз визначив цей напрям як один із пріоритетних у антикризовій політиці. Так, у Європейському економічному плані відновлення (2008 р.), який визначає основи сучасної європейської антикризової політики, зазначено, що за 2009—2010 рр. Комісія ЄС мобілізує додаткових 5 млрд євро для розвитку Транс-європейських енергетичних зв'язків і широких інфраструктурних проектів [1]. Передбачається, що Європейський інвестиційний банк значно збільшить свій обсяг фінансування будівництва транспортної інфраструктури, а також фінансування для подолання проблем зміни клімату, енергетичної безпеки (у сумі до 6 млрд євро на рік) [1]. Поряд з цим, на потреби підтримки розвитку транспортної інфраструктури у межах Політики Згуртування на 2007—2013 роки передбачено 38 млрд євро у рамках фінансування проектів Транс-європейської системи (TEN-T) (Комюніке Комісії до Європейського Парламенту, Ради, Європейського економічного та соціального комітету і Комітету регіонів, COM (2008) № 876/3).

Реалізація стратегії розбудови сучасної транспортної інфраструктури ЄС почалась у середині 1990-х років, і має завершитися до 2020 р. відповідно до Рішення Європейського парламенту і Європейської Ради щодо засад розвитку Транс-європейської транспортної мережі [2]. У програмних документах ЄС визначено, що транспортна інфраструктура, разом з системами управління рухом, а також системами позиціонування і навігації, становить Транс-європейську транспортну мережу ЄС, і включає мережі автомобільних, залізничних і внутрішніх водних шляхів, морські порти та порти внутрішніх водних шляхів, а також інші пункти взаємного сполучення.

Будівництво інфраструктурних об'єктів Транс-європейської системи (TEN-T) передбачає створення Міжнародної мережі транспортних коридорів, яка визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14—16.03.1994 р., Кріт) та Третьої (23—25.06.1997 р., Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту, на яких були затверджені десять Пан-європейських міжнародних транспортних коридорів, що отримали назву «критські». Територією України проходять п'ять Пан-європейський транспортних коридорів (№ 3, № 5, № 7, № 9) [3].

Основні принципи щодо фінансового забезпечення реалізації проектів транспортного інфраструктурного будівництва в ЄС були закладені ще у 1995 році (Регламент Комісії ЄС № 2236/95 від 18.09.1995). Останнім часом, у 2007 р. в ЄС було прийнято новий документ, який і сьогодні регулює дане питання (Регламент № 680/2007 Європейського Парламенту та Європейської Ради від 20.06.2007). Зокрема, встановлено, що фінансова допомога ЄС для реалізації проектів будівництва транспортної інфраструктури відбувається за наступними механізмами: *гранти для досліджень* (покривають 50 % вартості проектів); *гранти для виконання робіт* у рамках пріоритетних проектів (покривають 20 % вартості проектів, але якщо це стосується крос-кордонних проектів і за умови гарантування державами ЄС доцільності їх здійснення з конкретними строками виконання, то фінансування може становити 30 % загальної вартості проектів); *гранти на виконання робіт у сфері дорожнього будівництва, острівних водних шляхів, інфраструктури морського транспорту та систем управління транспортним рухом на узбережжі* (покривають від 20 % вартості проекту); *зниження процентної ставки на позики* від Європейського інвестиційного банку та від інших державних або приватних фінансових установ; *фінансування ризикового капіталу* (не більше 1 % загального обсягу фінансування для проектів

TEN-T (загальний обсяг фінансування для проектів у рамках TEN-T становить 8 013 млн євро, про що зазначено у 18 статті Регламенту № 680/2007 Європейського Парламенту та Європейської Ради від 20.06.2007).

В умовах кризи зусилля ЄС щодо розвитку транспортної інфраструктури не припиняються. 4 лютого 2009 р. Європейська Комісія прийняла «Зелену книгу» для проведення перегляду у сфері TEN-T [4]. Значна увага приділяється поєднанню та інтегруванню усіх видів транспорту для підвищення загальної ефективності, безпечності та взаємодоповнюваності при перевезенні вантажів і наданні транспортних послуг пасажиром; подальшому розвитку пан-європейських транспортних коридорів.

Виходячи з ролі, яку відіграє будівництво транспортної інфраструктури в економіці країни, його можна розглядати як одну з найважливіших складових антикризової політики. Досвід ЄС слід взяти на озброєння і Україні, у тому числі, активніше брати участь у реалізації проектів в рамках TEN-T. Будівництво об'єктів транспортної інфраструктури в Україні сприятиме вирішенню таких проблем як залучення інвестицій до регіонів; підвищить ділову активність на місцях; сприятиме створенню додаткових робочих місць (у тому числі позитивно вплине на активізацію роботи малого бізнесу); надасть поштовх розвитку сфери послуг тощо, що гарантовано прискорить вихід економіки країни з кризи.

Література

1. A European Economic Recovery Plan. Communication from the commission to the European Council: Brussels, 26.11.2008, COM(2008) 800 final // Офіційний сайт Європейської Комісії [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ec.europa.eu/commission_barroso/president/pdf/Comm_20081126.pdf.

2. Decision 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (OJ, L 228/1-L 228/104, 9.9.1996) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.ten-t.org.ua/data/upload/catalog/main/en/74/decision_162_96.pdf.

3. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament — Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries — Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions: COM/2007/0032 final // Офіційний сайт законодавства ЄС [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0032:FIN:EN:PDF>.

4. Public consultations. Green Paper «TEN-T: A policy review — Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy». Consultation period: 04/02/2009 — 30/04/2009 // Офіційний сайт Європейської Комісії [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/consultations/2009_04_30_ten_t_green_paper_en.htm.

УДК 330.338.1

О. О. Кундицький

ПРОБЛЕМИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЗАОЩАДЖЕНЬ ДОМОГОСПОДАРСТВ У ФІЗИЧНИЙ КАПІТАЛ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

Однією із ключових проблем використання заощаджень як джерела фінансових ресурсів для нагромадження фізичного капіталу є створення і підтримання в Україні макроекономічного середовища, яке сприятиме трансформації заощаджень домогосподарств у реальний інвестиційний попит. Стратегічне завдання макроекономічної політики — запровадити механізми, які стимулюватимуть процес мобілізації і трансформації заощаджень в інвестиційні ресурси. Це допоможе істотно наростити внутрішній інвестиційний потенціал вітчизняної економіки, стимулюватиме внутрішній попит і зрештою забезпечить підвищення рівня життя населення.

Вирішення проблеми трансформації заощаджень має здійснюватися у межах фінансової стабілізації, яка передбачає контроль над рівнем поточної та «відстроченої» інфляції, вираженої в дефіциті бюджету, платіжного балансу і неплатежів. Активність і методи боротьби з інфляцією залежать від її рівня. Як доводить світовий досвід, при рівні інфляції понад 40 % на рік виробничі інвестиції не здійснюються. В Україні цей показник інфляції був неодноразово перевищений. Такий рівень інфляції у вітчизняній економіці порушував оптимальні співвідношення між заощадженнями та інвестиціями у вітчизняну економіку. Тому можливості для нарощування інвестиційного потенціалу вітчизняної економіки використовувалися не повністю. Особливо несприятливо впливали на процеси трансформації: низька дієздатність банківсько-кредитної системи, її фактична неспроможність акумулювати достатньо високий інвестиційний потенціал населення,