

7. Костюк Ж.С. Сутність поняття «Економічна безпека підприємств залізничного транспорту» / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №41. - 2013. - С. 173 - 179.

8 Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) [Текст]: Учебно - практ. пособие. / В.И. Видяпин, В.И. Дуженков, Д.И. Ефимов и др./Под. ред. Е.А. Олейникова - М.: ЗАО "Бизнес-школа Интел - СИНТЕЗ", 1997. - 279 с.

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.

УДК 338.47

СВІТОВИЙ ДОСВІД ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті розглянуто особливості фінансування розвитку автодорожньої інфраструктури на основі державно-приватного партнерства в світовій практиці господарювання. Відзначено, що різні цілі розвитку транспортної галузі припускають різні шляхи залучення приватного капіталу. Розглянуто форми участі приватного капіталу в реалізації транспортних інфраструктурних проєктів, визначено особливості їх фінансування. Проаналізовано проблеми фінансування розвитку автодорожньої інфраструктури в Україні, визначено перешкоди для успішного впровадження проєктів державно-приватного партнерства.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура, державне фінансування, концесії.

МИРОВОЙ ОПЫТ ФИНАНСИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Полякова Е.Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

В статье рассмотрены особенности финансирования развития автодорожной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства в мировой практике хозяйствования. Отмечено, что различные цели развития транспортной отрасли предполагают различные пути привлечения частного капитала. Рассмотрены формы участия частного капитала в реализации транспортных инфраструктурных проектов, определены особенности их финансирования. Проанализированы проблемы финансирования развития автодорожной инфраструктуры в Украине, определены препятствия для успешного внедрения проектов государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, транспортная инфраструктура, государственное финансирование, концессии.

WORLD EXPERIENCE OF FINANCING THE DEVELOPMENT OF ROAD-TRANSPORT INFRASTRUCTURE ON BASIS OF STATE-PRIVATE PARTNERSHIP

Polyakova E.N., Candidate of Economics, associate professor (USA of RT)

In the article the features of financing of development of road-transport infrastructure on the basis of state-private partnership in world practice of management are considered. It is marked that the different aims of development of a transport industry suppose the different ways of bringing in of private capital. The forms of

participation of private capital in realization of transport infrastructural projects are considered, the features of their financing are certain. The problems of financing of development of road-transport infrastructure in Ukraine are analysed, obstacles for successful introduction of projects state-private partnership are certain. Drawn conclusion that successful development of state-private partnership as in strategically important for the state spheres possible the mechanism of activation of investment activity and bringing in of private investments only for terms, when balance of interests of the state and private investor will be provided.

Keywords: *state-private partnership, transport infrastructure, state financing, concessions.*

Постановка проблеми. Розвиток автодорожнього господарства становить пріоритетний напрямок транспортної політики України. Проте робота підприємств та усіх суб'єктів дорожньо-транспортного комплексу відзначається негативними тенденціями падіння обсягів транспортування пасажирів і вантажів; при питомій вазі транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України у розмірі 12%, зношеність основних виробничих фондів складає біля 85% [11]. За розрахунками фахівців, щорічно через незадовільний стан доріг економіка України втрачає понад 20 млрд грн. валового внутрішнього продукту [9].

Формування конкурентних переваг автомобільної галузі ускладнюється рядом чинників, зокрема, невідповідністю міжнародним вимогам стану автотранспортної інфраструктури, недостатньою кількістю перевантажувальних комплексів, недостатнім інвестуванням в модернізацію транзитно-транспортної інфраструктури, низьким рівнем інформатизації транспортного процесу тощо. Це призводить до пошуку варіантів рішень, в першу чергу, знаходження балансу інтересів між різними зацікавленими сторонами з метою розвитку інвестицій і виконання завдання збереження і розвитку автотранспортної інфраструктури.

До пріоритетних напрямків з відновлення транспортно-дорожнього комплексу України, його належного функціонування та подальшого розвитку слід віднести посилення державної підтримки та впровадження світового досвіду щодо будівництва автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства, вдосконалення законодавства України, що регулює цю сферу діяльності [11]. Тому доцільно вивчення світового досвіду для створення об'єднаних інвесторів, здатних здійснювати фінансування капіталомістких транспортних процесів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.
Виділення невирішених частин загальної проблеми. Основні напрямки сучасної теорії господарського партнерства держави і приватного сектора розглянуті в працях таких учених, як Н.В. Безбах, В. Г. Варнавський, П.Л. Селезньов та ін. [1,8,13]. Окремі аспекти функціонування організаційно-економічного механізму транспортного комплексу та питання інвестування

інфраструктурних проектів аналізуються в роботах В.Л. Диканя, С.В. Ільченка, В.В. Максимова, І.А. Морозової, К.В. Павлюка, І.В. Іголкіна, А. Рибчука, В. Прушківського, С.Ю. Шевченка [2,3,5-7,12,14].

Незважаючи на широке висвітлення питань фінансування розвитку інфраструктури вітчизняними та зарубіжними дослідниками, інституціональні аспекти формування і розвитку приватно-державного партнерства в галузі інфраструктури, аналіз базових підходів взаємодії держави і приватного сектора для вибору Україною свого шляху розвитку на основі балансу інтересів між всіма учасниками, є пріоритетним напрямком наукових досліджень.

Постановка завдання. Метою статті є виявлення особливостей фінансування розвитку автодорожньої інфраструктури на основі державно-приватного партнерства в світовій практиці господарювання.

Виклад основного матеріалу. Однією з основних цілей розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) є підвищення ефективності державних витрат за рахунок оптимального розподілу ризиків і відповідальності, а також залучення інноваційних технологій приватного сектора в будівництво та утримання об'єктів інфраструктури. Необхідність збалансованого розвитку та фінансового забезпечення матеріально-технічної бази транспорту як у галузевому, так і в регіональному аспектах структури транспортного комплексу обумовлюється властивостями транспорту та його двоїстою природою (неможливість просторової взаємозамінності транспортної продукції, визначення галузевого та позатранспортного ефектів та ін.).

Різні цілі розвитку транспортної галузі припускають різні шляхи залучення приватного капіталу. Якщо найбільш важливими є фінансові характеристики транспортної сфери, то критеріями залучення приватного капіталу є максимізація платежів державі, мінімізація державних субсидій. Якщо ж метою є задоволення споживчого попиту і підвищення ефективності транспортного процесу, то критеріями виступають низькі тарифи, найбільш короткий концесійний період, найбільш короткий період окупності інвестицій.

Крім того, при розгляді взаємодії учасників альянсу, варто враховувати кілька тенденцій

приватних компаній у транспортній сфері. З одного боку, компанії, що працюють на транспортному ринку, впроваджуються в сферу виробничої інфраструктури. З іншого боку, відбувається спеціалізація компаній за окремими видами транспортних послуг і операцій. Це свідчить про те, що саме транспорт повинен стати основою нової національної промислової політики, політики підвищення конкурентоспроможності. У цій політиці ключову роль починають грати не порівняльні національні переваги (дешева робоча сила, багаті природні ресурси, сприятливі географічні чинники і т. д.), а динамічно мінливі конкурентні переваги, засновані на науково-технічних досягненнях, інноваціях.

Розглянемо форми участі приватного капіталу в реалізації транспортних інфраструктурних проектів. У різних країнах існує доволі широкий спектр форм співпраці у рамках ДПП. Найпоширенішими з них є:

1) розпродаж активів – повний або частковий розпродаж в приватні руки державних активів або безпосередньо, або через продаж акцій державних підприємств;

2) грінфілд-проекти (проекти «зеленого поля»). Приватна чи приватно-державна компанія будує на новому місці і потім управляє новим об'єктом транспортної інфраструктури. Об'єкт будується на нових принципах проектного фінансування, що скорочує і перерозподіляє інвестиційні ризики. Різновидом цих проектів є так звані браунфілд-проекти (проекти «коричневого поля»), коли приватна компанія на свої кошти веде реконструкцію та ремонт вже існуючих об'єктів транспортної сфери;

3) контракти на управління та утримання об'єктів – дозволяють приватному сектору управляти державним транспортним об'єктом і організувати транспортні послуги протягом певного часу, але не включають інвестиційні зобов'язання приватного капіталу;

4) концесійні проекти або контракти на управління та утримання об'єктів з інвестиційними зобов'язаннями. Приватній компанії передається в управління державний транспортний об'єкт на певний період часу (в середньому на 10-30 років). Передбачається здійснення приватною компанією великих інвестицій в об'єкт [3,6,7,14].

За ствердженням І.А. Морозової [6], в світовій практиці з чотирьох форм участі приватного капіталу в реалізації транспортних інфраструктурних проектів переважає розпродаж активів. Особливо характерна ця форма для США та Північної Європи. Концесійні форми переважають у Великобританії і Південній Європі. У країнах, що розвиваються, спостерігається зворотня картина: на концесії припадає понад 67%

всіх транспортних проектів, на грінфілд - 19%, на контракти на управління - 9%, на розпродаж активів - всього 5%. За видами транспорту переважають концесійні проекти.

Оскільки значна частина інфраструктурних проектів, що реалізуються в рамках ДПП, є досить капіталомісткими, їх фінансування у світовій практиці здійснюється крім коштів приватних інвесторів, також за рахунок розміщення державних замовлень, що фінансуються з бюджетів різних рівнів; бюджетних субсидій на часткове співфінансування проекту; надання пільг (податкових, адміністративних) з боку держави; випуску державних боргових зобов'язань. У підсумку, на практиці розподіл фінансових зобов'язань між учасниками ДПП встановлюється при підписанні угоди індивідуально в кожному випадку, виходячи із специфіки проекту. Ключове значення приймає питання вибору схеми фінансування, що забезпечує максимальну ефективність реалізації проекту [14].

В українському законодавстві закладено широкий підхід до розуміння ДПП, відсутній виключний перелік форм його реалізації: у рамках здійснення ДПП можуть укладатися договори про концесію, спільну діяльність, розподіл продукції та інші договори.

Оцінити нинішній стан розвитку різних форм ДПП в Україні складно, оскільки офіційна систематизована інформація щодо ДПП відсутня. Загалом слід констатувати, що практичне застосування ДПП не набуло достатнього розвитку в Україні, прикладів успішних інвестиційних проектів на принципах ДПП досі немає. Зокрема, на сьогодні в Україні немає жодного діючого концесійного договору у сфері автомобільних шляхів. Було оформлено два договори концесії на будівництво автомобільних доріг: Львів – Краковець та Львів – Броди, проте внаслідок фактичного невиконання умов концесійних договорів їх у судовому порядку було розірвано [14].

Водночас, потенційні можливості для запровадження концесійних проектів ДПП у сфері автомобільних доріг є вельми значними. За розрахунками Укравтодору, у найближчі роки необхідно збудувати понад 4,5 тис. км автомобільних доріг, орієнтовна вартість цих робіт – 31,5 млрд дол. США [10].

За думками фахівців, доцільність застосування концесійних угод при спорудженні автомобільних доріг, тунелів і мостів пояснюється тим, що держава прагне тримати під контролем стратегічну транспортну мережу. Крім того, для реалізації таких проектів потрібні великі первинні інвестиції. При використанні концесійних угод

знижуються витрати на експлуатацію об'єктів інфраструктури. Головна перевага цієї форми ДПП полягає в тому, що обов'язковою умовою концесії є здійснення концесіонером інвестицій в цілях поліпшення майна, що передається або створюється, з подальшою його передачею в державну або муніципальну власність [3,5,8].

В проєкті Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр. оптимальним шляхом оновлення автомобільних доріг є державне фінансування. Таким чином, реалізація зазначеної програми передбачає фінансування дорожнього господарства переважно за рахунок коштів державного бюджету, залучених коштів міжнародних фінансових організацій та кредитів під державну гарантію [4]. Отже, успішний розвиток ДПП як механізму активізації інвестиційної діяльності та залучення приватних інвестицій у стратегічно важливі для держави сфери можливий лише за умови, коли буде забезпечено баланс інтересів держави і приватного інвестора.

Основними причинами невдач партнерств в країнах Європи, що розвиваються, стали низька купівельна спроможність потенційних споживачів продукції ДПП, недостатнє фінансування проєктів, незадовільний контроль і непродуманий поділ ризиків, завищення вартості проєктів і корупція [3,13]. Що стосується України, то перешкодами для успішного практичного впровадження проєктів ДПП, окрім означених, відносяться: можливості неефективного управління з боку приватного партнера майном; відсутність гарантій цін, компенсацій, обсягів споживання послуг, гарантій виконання фінансових зобов'язань щодо проєктів ДПП з боку держави; відсутність податкових і митних пільг для реалізації проєктів ДПП; можливість зміни нормативної бази.

За експертними оцінками, проєкти, виконані на умовах ДПП при правильному їх структуруванні надають економію коштів порівняно з традиційними методами реалізації (державне замовлення). В якості доказу даної тези дослідниками зазвичай вказується величина перевищення фактичної вартості реалізації проєкту над контрактною для тих і інших проєктів.

У світовій практиці при оцінці фінансових вигод від реалізації проєктів ДПП використовуються два основні поняття:

1) співвідношення ціни та якості, пов'язане з економією, результативністю та ефективністю послуги, продукту чи процесу;

2) порівняльний рівень витрат - показник вартості витрат протягом усього життєвого циклу проєкту з урахуванням ризиків (для вираження

використовуються показники чистої приведеної вартості).

Процедура оцінки порівняльного рівня витрат ґрунтується на побудові попередніх фінансових моделей на основі даних про крашу практику здійснення подібних проєктів зусиллями держави і приватними компаніями [14].

Варто відзначити, що при розробці проєктів ДПП, що реалізуються на рівні держави, вкрай важливим є передбачення у якості інституційної основи нового формату відносин держави і бізнесу, як рамкових, так і точкових адміністративних та податкових преференцій, які впроваджуються з метою підвищення ефективності державного управління.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Різні форми приватно-державного партнерства, у тому числі на основі концесій, при збереженні державного контролю над стратегічними інфраструктурними мережами можуть стати ефективною альтернативою перспективі їх повної приватизації з її неоднозначними соціально-економічними наслідками.

Держава не може піти повністю зі сфери регулювання транспортного сектора, оскільки не всі види послуг однаково є конкурентоспроможними. Крім того, необхідно підтримувати безпеку і високу якість транспортних послуг. Відбувається коригування ролі держави: вона перетворюється з саморегульованого постачальника транспортних послуг в незалежного регулятора поставок спектру послуг, що здійснюються приватним сектором. Причому ефективність такого альянсу забезпечується не стільки прямим складанням фінансових ресурсів на умовах співфінансування, скільки максимально повним використанням унікальних можливостей кожного з двох учасників проєкту і сукупним скороченням ризиків. Перспективним напрямком в цій галузі є дослідження регіональних аспектів реалізації інфраструктурних проєктів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Безбах, Н.В. Використання зарубіжного досвіду в розвитку державно-приватного партнерства в Україні [Електронний ресурс] / Режим доступу: academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Bezbach.pdf.

2 Дикань, В.Л. Перспективы развития Украины в глобальной экономической системе [Текст] / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – № 34. – С.141–147.

3 Ильченко, С.В. Современные концепции функционирования автодорожной инфраструктуры

в контексте розвитку транспортного комплексу України [Текст] / С.В. Ильченко // Наука й економіка. – 2012. – № 2(26) – С.207-213.

4 Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 - 2018 роки. Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3.09.2012 р. № 719-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR120719.html

5 Максимов, В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов [Текст] / В.В. Максимов. – М.: Альпина Паблишерз, 2010. – 178 с.

6 Морозова, И.А. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной инфраструктуры за рубежом [Текст] / И.А. Морозова // Вестник Волгоградского государственного университета. – 2007. – Серия 3: Экономика. Экология. – Выпуск 11. – С.181-185.

7 Павлюк, К.В. Світовий досвід використання концесійної форми державно-приватного партнерства на залізницях та в автодорожньому господарстві [Текст] / К.В. Павлюк, І.В. Іголкін // Фінанси України: науково-теор. та інформаційно-практ. журнал. – 2010. – № 9. – С.23–36.

8 Партнерство государства и частного сектора [Текст] / В.Г.Варнавский. –РАН - М., Наука, 2005. – 260 с.

9 Пояснювальна записка до проекту Постанови Верховної Ради України про

проведення парламентських слухань на тему: “Сучасний стан та проблеми у сфері будівництва, експлуатації автомобільних доріг в Україні та шляхи їх розв’язання” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=23746&pf35401=66957

10 Пріоритети інвестиційної політики у контексті модернізації економіки України [Текст]. – К.: НІСД, 2013. – 48 с.

11 Пропозиції до стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: asmap.org.ua/info/k_tdk.doc

12 Рибчук, А. Проблеми і перспективи інвестування глобальних інфраструктурних проектів у посткризовий період [Текст] // А. Рибчук, В. Прушківський // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2012. – Вип.139 – С.10-14.

13 Селезнев, П.Л. Международный опыт и перспективы реализации государственно-частных партнерств в России. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyu-opyt-i-perspektivy-realizatsii-gosudarstvenno-chastnyh-partnerstv-v-rossii>.

14 Шевченко, С.Ю. Особливості відтворення основного капіталу на основні напрями розвитку інвестиційних процесів на залізничному транспорті [Електронний ресурс]. – Режим доступу: stp.diit.edu.ua/article/download/14281/12098.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 339.47:656.2

СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Чередніченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Анотація. В статті проаналізовано зміну обсягів перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом України й зроблено висновки щодо посилення негативної динаміки розвитку залізничної галузі та зростання кризових ситуацій в виробничо-господарській діяльності залізниць. У зв'язку з негативними змінами, які відбуваються в соціально-економічному середовищі досліджено та систематизовано фактори впливу на економічну безпеку залізничного транспорту.

Ключові слова: фактори, економічна безпека, загрози, середовище функціонування, залізничний транспорт, реформування.