

задачею стає збереження цілісності як залізничного транзиту, так і всієї системи транспортних комунікацій.

Реальним напрямом підвищення ефективності транспортної системи України є забезпечення більшої відкритості для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх галузях транспорту.

Державна політика розвитку транспортних комунікацій є загальнодержавною системою заходів і дій, яка направлена на реалізацію життєво важливих інтересів особи, суспільствами і державами в різних сферах, оптимальне і ефективне функціонування яких зараз і в довгостроковій перспективі, так чи інакше, пов'язане з переміщенням людей і вантажів усередині національного простору і за його межами. Політика розвитку транспортних комунікацій реалізується за рахунок політичних, економічних, дипломатичних, інформаційних, культурних та інших форм.

Ефективність політики розвитку транспортних комунікацій на сучасному етапі обумовлюється оптимальним поєднанням, з одного боку, форм пріоритетного державного контролю в стратегічно важливих для інтересів суспільства і держави областях (перевезення особливо небезпечних вантажів, вантажів військового значення, в умовах надзвичайних ситуацій і т.д.) і підприємницької активності господарюючих суб'єктів різних форм власності в інших областях, з другого боку, державного регулювання пріоритетних параметрів функціонування і розвитку (тарифна політика відносно малозабезпечених та інших пільгових категорій громадян, будівництво нових транспортних магістралей і об'єктів транспортної інфраструктури) і заохочення широкої ініціативи суспільних структур в центрі і на місцях, окремих підприємств та індивідів.

Сьогодні на загальнонаціональному рівні політика розвитку транспортних комунікацій, так чи інакше, орієнтована на повне задоволення потреб економіки і суспільства в перевезеннях з погляду економічності, безпеки і екологічності, включає наступну систему пріоритетів:

- участь держави в безпосередній транспортній діяльності зводиться до мінімуму при значному підвищенні з її сторони ефективності контролю, регулювання, підтримки;
- держава несе повну відповідальність за стійкий розвиток транспорту, за стан і розвиток стратегічної транспортної інфраструктури;
- ринок транспортних послуг розвивається на основі конкуренції незалежних транспортних операторів;
- податкове регулювання використовується як інструмент досягнення заявлених пріоритетів;
- розвиток експорту транспортних послуг розглядається як найважливіший чинник конкурентоспроможності держави на міжнародній арені;

- транспорту повинна бути доступна найбільш економічна, безпечна і екологічна техніка;
- держава відповідає перед суспільством за безпечне, економічно ефективне і екологічно стійке функціонування транспортної системи.

Крім того, розвиток єдиної транспортної системи в тій або іншій країні повинен сприяти вирішенню завдань регіональної економічної політики, головна з яких – формування і зміцнення економічної основи для самостійного соціально-економічного розвитку регіонів при чіткому розмежуванні компетенції і відповідальності між центральними, регіональними і місцевими органами влади.

Актуальною проблемою політики розвитку транспортних комунікацій, у тому числі в її регіональному вимірюванні, є досягнення раціонального співвідношення між видами транспорту, взаємозв'язаної динаміки в їх розвитку і використуванні. Саме на «стиках» взаємодії між видами транспорту мають місце в даний час найбільші втрати і диспропорції. У ряді країн намітилася тенденція до непропорційного розвитку інфраструктури видів транспорту, що веде до втрати системного ефекту на ринку транспортних послуг як для виробників, так і для перевізників.

Найважливішим компонентом нового підходу повинне бути розуміння того, що, в цілому, в розвитку залізниць в найближчі роки ключовими стануть два чинники. Перший, це міжнародні транспортні коридори, в роботі яких Україна, завдяки своєму вигідному географічному положенню, може і повинна брати активну участь. Другий чинник – це зростання обсягів контейнерних перевезень, що не дивно, оскільки мультимодальність контейнерів якісно знижує вартість і час навантажувально-розвантажувальних робіт, а також підвищує збереженість вантажу.

### УДК 658.3

#### **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

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

Посилення процесів глобалізації і підвищення транзитної ролі України передбачає інтеграцію транспортної системи країни у міжнародну транспортну систему та механізми управління перевізним процесом. У зв'язку з цим однією із задач стає формування стабільної системи фінансування транспортної галузі, яка враховує її особливості як інфраструктурної галузі.

Кризова ситуація на світовому ринку і в економіці країни привела до зниження обсягів

перевезень на залізничному транспорті. Зменшилися доходи, а разом з ними інвестиційний потенціал галузі. Саме відповідальність держави за розвиток галузей інфраструктури при обмеженості фінансових можливостей визначає необхідність об'єднання ресурсів і дій держави і приватного сектора в різних формах державно-приватного партнерства (ДПП). З цього поводу доцільним є вивчення світового досвіду фінансування капіталомістких транспортних процесів, створення об'єктів логістичної інфраструктури.

Метою ДПП є розвиток інфраструктури в інтересах суспільства шляхом об'єднання ресурсів і досвіду кожної із сторін, реалізація суспільно значимих проектів з найменшими витратами і ризиками за умови надання економічним суб'єктам високоякісних послуг. Аналіз зарубіжних проектів в країнах з різним економічним розвитком, реалізованих за допомогою концесійної форми ДПП, показав, що такі партнерства успішно застосовуються в транспортній (автодороги, залізниці, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) і соціальній інфраструктурі (охорона здоров'я, освіта, туризм), житлово-комунальному господарстві (водопостачання, електропостачання, очищення води, газопостачання та ін.), в інших сферах (оборона, об'єкти військової сфери). Лідируючою є транспортна інфраструктура.

Форми, в яких реалізується ДПП, відрізняються мірою відповідальності, яку держава або приватний сектор беруть на себе по експлуатації і технічному обслуговуванню, капітальним вкладенням і поточному фінансуванню, комерційному ризику, а також тим, кому належать активи, і тривалістю співпраці. Основними формами партнерств є концесії (55%), передача активів (5%), проекти «з чистого листа» (greenfield) (34%), контракти на управління і лізинг (6%).

Світовими лідерами в області ДПП визнані США і Великобританія, Франція і Німеччина. Досвід у Великобританії, Нідерландів, Іспанії, Португалії, Греції свідчить про економію державних коштів від 10 до 20% при передачі об'єктів інфраструктури в концесії приватному капіталу. Найбільш активне залучення приватного капіталу в транспортну галузь спостерігається в країнах Латинської Америки і Карибського басейну (37% всіх проектів), на другому місці - Східна Азія і Тихоокеанський регіон (доля проектів ДПП тут склала 30%).

Нині ряд центральноєвропейських країн формує необхідну законодавчу базу, або ухвалюючи для цього конкретні закони про ДПП (Польща, Румунія і Словенія), або адаптуючи і застосовуючи закони про концесії, приватизацію і матеріально-технічне забезпечення (Угорщина, Грузія і Латвія). У Болгарії, Румунії і Чеській Республіці створюються центри ДПП, укомплектовані кадрами фахівців в цій області. Цим структурам доручено надавати допомогу міністерствам в розробці механізмів ДПП,

інструктивних матеріалів і стандартів, консультувати їх з питань реалізації проектів співпраці держави і бізнесу.

Цікавим прикладом розвитку інфраструктури дорожньої мережі є досвід України, яка розробила Програму розвитку туристичної інфраструктури по напрямках міжнародних транспортних коридорів, згідно з якою в зонах економічного тяжіння МТК мають бути побудовані пункти туристичного сервісу. Нова мережа автомагістралей зонами свого економічного впливу охоплює практично усю територію України, що дозволяє прив'язати до неї 90 туристичних об'єктів. При порівняно невеликих витратах це може дозволити облаштувати і місцеві дороги, які зв'язують об'єкти туризму з автомагістралями (будівництво місцевих доріг до туристичних об'єктів здійснюватиметься за рахунок їх власників).

В цілому логістична інфраструктура в Україні функціонує в умовах відособленості і неузгодженості її елементів, роздробленості учасників ринку, які надають логістичні послуги, недостатності державного і приватного фінансування стратегічних інфраструктурних проектів. Поліпшення положення можливе шляхом проведення цілеспрямованої політики держави по залученню інвестицій в об'єкти логістичної інфраструктури. При цьому збільшення ролі приватного капіталу в розвитку транспортної галузі не означає усунення держави з цієї сфери: вона перетворюється з саморегульованого постачальника транспортних послуг в незалежного регулятора постачань спектру послуг, що здійснюються приватним сектором. Держава не може піти повністю з сфери регулювання транспортного сектора, оскільки не усі види послуг однаково конкурентоспроможні, крім того необхідно підтримувати безпеку і високу якість транспортних послуг.

**УДК 656.61**

### **РОЛЬ БЮДЖЕТУ В ПРОЦЕСІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

*Постоленко Ю.П., аспірант (ОНЕУ)*

Забезпечення стабільності соціально-економічного зростання та конкурентоспроможності морегосподарського комплексу і соціально-економічного розвитку прибережних регіонів України є особливо актуальним в сучасних умовах.

У ринковій економіці державний бюджет відіграє роль особливого регулятора соціально-економічних процесів у державі. Через систему бюджетних інвестицій держава приймає безпосередню участь у інвестиційних процесах, зокрема в сфері функціонування морського господарського