

УДК 658.7:656.2

Кузьменко А. В.

Український державний університет залізничного транспорту

ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

У статті державно-приватне партнерство запропоновано розглядати як найбільш доцільну для сьогочасних умов функціонування залізничного транспорту форму фінансування проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізниць. Виділено фактори, що стримують розвиток державно-приватного партнерства на залізницях України шляхом поділу їх на фактори інституційного, кадрового, організаційного та іншого характеру. Запропоновано базові засади розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту України на принципах державно-приватного партнерства.

Ключові слова: транспортно-логістична інфраструктура, залізничний транспорт, розвиток, державно-приватне партнерство, засади, фактори.

Актуальність теми дослідження. Реалізація європейського вектора інтеграції України та включення нашої держави у систему Пан'європейських МТК створюють передумови для підвищення рівня використання існуючого транзитного потенціалу та нарощування зовнішньоторговельних транзитних вантажів. Однак забезпечити належну якість їх обслуговування та швидкість доставки за існуючого стану матеріально-технічної бази об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури Укрзалізниці неможливо. Це неминує викликає необхідність її якісно вдосконалення, приведення у відповідність з технічними, економічними та екологічними показниками економічно розвинутих країн.

Реалізація таких масштабних проектів розвитку, що пов'язані фактично з будівництвом нових об'єктів транспортно-логістичного обслуговування на залізничному транспорті України, вимагає значних розмірів фінансування, обсяги якого наразі не спроможна задовольнити ні Укрзалізниця, ні держава в цілому. Відповідно до цього, для задоволення потреби галузі у фінансових ресурсах на розбудову транспортно-логістичної інфраструктури (ТЛІ) необхідно залучати різні форми позабюджетного фінансування, зокрема таких, які б передбачали спільну участь держави і приватного капіталу в забезпеченні інвестиціями процеси розвитку транспортно-логістичних об'єктів залізниць.

Світовий досвід доводить, що успішно вирішити проблему відсутності інвестицій на державному та галузевому рівнях для розвитку як ТЛІ зокрема так і модернізації залізничної галузі в цілому можливо за рахунок впровадження механізмів державно-приватного партнерства, які дозволяють на взаємовигідних умовах залучити приватні фінансові ресурси для розвитку та стабільного функціонування інфраструктури залізниць.

У рамках Транспортної стратегії України на період до 2020 року розвиток державно-приватного партнерства також визначено як пріоритетний напрямок розвитку транспортного комплексу країни [1]. Однак, незважаючи на це, фактично ж Укрзалізниця, хоча і лише частково, задовольняє потреби галузі у фінансуванні проектів модернізації за рахунок власних або позикових джерел, недостатньо використовуючи при цьому потенціал співробітництва держави та бізнесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Висвітленню проблем розвитку інвестиційного партнерства держави та бізнесу присвячено величезну кількість наукових праць вітчизняних та закордонних вчених. Серед науковців, які приділяли увагу вивченню засад державно-приватного партнерства та їх реалізації в транспортному комплексі

країни, можна виділити М. Авксентьєва, Ю. Вдовенко, В. Варнавського, І. Запатрину, А. Клименко, В. Королева, Ю. Пащенко, П.І. Шипельницького та інших [2-7]. У своїх працях ці вчені розкривають світовий досвід реалізації державно-приватного партнерства, розробляють теоретичні основи та механізми його реалізації. Разом з цим, незважаючи на достатню розробленість питань щодо розвитку державно-приватного партнерства в транспортному комплексі, потребує подальшого напрацювання питання формування засад реалізації державно-приватного партнерства в сфері розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту. Саме тому **метою статті** є розробка засад розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту на основі державно-приватного партнерства шляхом визначення організаційних та інфраструктурних засад і принципів його впровадження при розбудові транспортно-логістичних об'єктів Укрзалізниці.

Виклад основного матеріалу дослідження. ТЛІ залізничного транспорту є складним технологічним комплексом, що наразі потребує, як і галузь в цілому, значних фінансових ресурсів. Безумовно, що виключно за рахунок прибутку від виконання вантажних перевезень та амортизаційних відрахувань забезпечити фінансові потреби галузі не можливо. Адже фактично рівень тарифів на виконання вантажних перевезень на сьогодні значно нижчий ніж в ряді європейських країн, а останнім часом за рахунок зростання цін на паливо і енергоносії навіть не дозволяє покривати витрати Укрзалізниці на організацію перевезень. Так, тарифи на перевезення транзитних вантажів вагонами Укрзалізниці у 3,2 рази нижчі, ніж в Угорщині, у 2,8 рази – ніж у Польщі, у 2,3 рази – ніж у Румунії, у 2,3 рази – ніж у Словаччині, у 1,5 рази – ніж у Росії, у 1,4 рази – ніж у Казахстані, та у 1,3 рази нижчі, ніж у Білорусі [8].

Поряд з цим значно ускладнює економічну ситуацію в галузі й існуюча практика перехресного субсидювання пасажирських перевезень. Низький рівень покриття витрат державою за перевезення пільгових категорій пасажирів сьогодні призводить до недоотримання фінансових доходів Укрзалізницею в розмірі 416, 7 млрд грн. Так, у 2013 році залізничними магістралями перевезено пільгових категорій громадян на суму 582,3 млрд грн, а розмір компенсації державою склав лише 165, 6 млрд грн, що становить 28% від суми понесених витрат. Однак, за оцінками експертів багаторічні недокомпенсації витрат на перевезення пільгових категорій є не основною проблемою галузі. Найбільших збитків залізничний транспорт

знає в результаті встановлення тарифів значно нижче їх обґрунтованого рівня. Сьогодні вартість проїзду в приміському транспорті у 4,6 рази нижча ніж вартість перевезень автомобільним транспортом на одному і тому ж напрямі [9]. Таким чином, використання економічно недоцільного механізму тарифоутворення, за якого фактично галузь самостійно знижує фінансові доходи, не дозволяє на сьогодні забезпечити нормальне відтворення основних фондів Укрзалізниці та змушує до пошуку можливих джерел фінансування і покриття власних збитків, основними з яких виступають банківські кредити. Зокрема, досить поширеною практикою для залізничного транспорту стало відшкодування збитків від пасажирських перевезень за рахунок кредитних ресурсів та погашення відсотків і тіла кредиту з отриманих від вантажних перевезень доходів. Це обумовлює небувале раніше співвідношення між плановими обсягами фінансування на погашення заборгованості та реалізацію капітальних інвестицій, яке у 2014 році склало 3 до 1, а саме 5,1 млрд грн і 1,9 млрд грн відповідно [10].

У цілому аналіз проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту України, дозволило встановити, що більша їх частина реалізується або за рахунок кредитних коштів, або шляхом емісії боргових цінних паперів. Так, у 2012 році Європейський банк реконструкції та розвитку надав Укрзалізниці три довгострокові кредити на загальну суму 234 млн дол. США на виконання великого комплексу інфраструктурних проектів, що пов'язані з оновленням рухомого складу, модернізацією колій та подальшою електрифікацією на залізничному транспорті. Ці проекти спрямовані на збільшення пропускних здатностей залізниць та передбачали будівництво міжрегіонального центру технічного обслуговування міжрегіональних поїздів на станції Дарниця, реконструкцію ремонтно-екіпірувального депо Харківської ділянки і будівництво Бескидського туннелю [11]. Активно використовує Укрзаліниця і такий інструмент залучення коштів як випуск гривневих облігацій. Зокрема, у 2011 році залізничним транспортом України було випущено корпоративних облігацій на загальну суму 1500 млн грн під 14,5% річних терміном погашення 28 – 29. 20. 2014 року, у 2012 році – на суму 1000 млн грн. під 19% річних терміном погашення IV квартал 2015 року та у 2013 році – на суму 2000 млн грн під 18% річних терміном погашення 2016–2017 роки. Розміщення у 2013 році еврооблігацій на 500 млн. дол. дозволило Укрзалізниці подовжити графіки погашення боргового портфелю та підвищити кредитний рейтинг компанії, створивши умови для доступу нового джерела ліквідності [10].

Попри це, гостра необхідність в реалізації інфраструктурних трансформацій в галузі потребує впровадження якісно інших механізмів залучення фінансових ресурсів. Вивчення світового досвіду реалізації проектів розвитку залізниць дозволило встановити, що перспективним у даному випадку є механізм державно-приватного партнерства (ДПП), який останнім часом підлягає широкому обговоренню і в Україні та може бути застосований у проектах розвитку ТЛЗ залізниць.

У Законі України «Про державно-приватне партнерство» визначено, що «державно-приватне партнерство – співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування

(державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору». Його основними умовами встановлено [12]:

- рівність перед законом державних та приватних партнерів;
- заборона будь-якої дискримінації прав державних чи приватних партнерів;
- узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;
- незмінність протягом усього строку дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, цільового призначення та форми власності об'єктів, що перебувають у державній або комунальній власності чи належать Автономній Республіці Крим, переданих приватному партнеру;
- визнання державними та приватними партнерами прав і обов'язків, передбачених законодавством України та визначених умовами договору, укладеного у рамках державно-приватного партнерства;
- справедливий розподіл між державними та приватними партнерами ризиків, пов'язаних з виконанням договорів, укладених у рамках ДПП;
- визначення приватного партнера на конкурсних засадах.

Цим же Законом встановлено, що укладання договорів в рамках ДПП має відбуватися у формі концесій, спільної діяльності та інших формах співробітництва. Однак, незважаючи на те, що засади ДПП в Україні в певній мірі законодавчо встановлені, в практиці функціонування залізничного транспорту наразі немає жодного діючого договору співпраці державного і приватного капіталів.

Серед основних факторів, що стримують розвиток ДПП на залізничному транспорті України, можна виділити [13-14]:

- 1) інституційного характеру:
 - відсутність механізмів підтримки і розвитку ДПП на загальнодержавному, регіональному та галузевому рівнях;
 - інституційна неготовність держави надати певні права приватному капіталу в сфері залізничної інфраструктури, розширити можливості підприємницької діяльності і на залізничному транспорті;
 - відсутність державних гарантій виконання фінансових зобов'язань щодо проектів ДПП на весь термін їх реалізації, що пов'язано із щорічним затвердженням бюджету та коригуванням бюджетних програм;
 - відсутність механізмів: компенсації збитків приватного інвестора у разі дострокового припинення проекту; гарантування фінансування проекту з боку держави протягом всього терміну реалізації; надання пільг для приватного партнера у випадку реалізації проектів, що носять соціальний характер та встановлюють певні обмеження на рівень тарифів;
 - складність законодавчо-нормативної бази в сфері ДПП, відсутність концепції розвитку ДПП на залізничному транспорті тощо;
- 2) кадрового характеру:
 - відсутність на галузевому рівні кваліфікованих кадрів в сфері ДПП, здатних високоякісно провести оцінку та визначити доцільність реалізації ДПП;
 - відсутність навичок у вирішенні питань підготовки та реалізації проектів ДПП на залізницях;
 - низька зацікавленість керівництва в запровадженні подібних механізмів на залізничному транспорті, їх неготовність переймати позитивний досвід, відсутність віри в ефективність такої форми фінансування;

– відсутність методологічної бази для підготовки фахівців у сфері ДПП на залізничному транспорті;

3) організаційного характеру:

– відсутність в структурі Укрзалізниці спеціалізованого відділу, що займався б проблемами розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та питаннями її фінансування на основі ДПП;

– нерозробленість єдиної методики оцінки ефективності реалізації проектів ДПП на залізничному транспорті та методології оцінки і аналізу ризиків, механізмів управління ними;

– відсутність чітко визначених правил щодо участі приватного партнера у проектах розвитку залізничного транспорту на основі ДПП, які б визначали обов'язки, межі відповідальності та функції кожного з учасників тощо;

4) іншого характеру:

– високий рівень бюрократизму та корупції у галузі призводить до збільшення витрат на проект, обумовлює невпевненість приватного інвестора у цільовому використанні коштів та у можливості отримання прибутку і поверненні вкладень, рівноправному з державою захисті власних інтересів;

– поганий інвестиційний клімат та кредитний рейтинг Укрзалізниці: зниження інвестиційного рейтингу залізничної галузі викликає побоювання у інвесторів щодо можливості повернення інвестицій в об'єкт інфраструктури тощо.

Враховуючи існуючу в розвинутих європейських країнах практику реалізації ДПП в інфраструктурних проектах та сформовані форми його реалізації, вважаємо за необхідне приділити увагу розробці організаційних та інституційних засад розвитку ДПП при розбудові ТЛІ залізниць (див. рис. 1). Однак варто погодитися з думкою науковців, що в значній мірі низький розвиток механізмів ДПП в Україні обумовлений недостатнім законодавчим напрацюванням його основ, а тому засади розвитку ДПП при розбудові ТЛІ торкатимуться питань регулювання як загальних положень розвитку ДПП в країні в цілому, так і окремо на залізничному транспорті. Відповідно до цього для створення інституційних підвалин розвитку ТЛІ на основі механізму ДПП необхідно:

1) на загальнодержавному рівні забезпечити:

– розробку та законодавче закріплення нормативно-правової бази в частині встановлення порядку роботи з проектами ДПП та відносин учасників при реалізації різних моделей ДПП;

– законодавче закріплення заходів держави щодо підтримки приватних партнерів, встановлення принципів і форм державної участі та бюджетного фінансування при реалізації проектів ДПП;

– встановлення та закріплення гарантій прав приватних інвесторів та форм повернення капітальних вкладень;

– спрощення процедур оформлення прав на користування земельними ділянками, на яких планується створення об'єктів соціально-економічного значення за механізмом ДПП;

2) на галузевому рівні:

– розробити Концепцію розвитку ДПП на залізничному транспорті, що встановлювала б принципи, визначала зміст та основні напрями реалізації такого механізму фінансування розвитку галузі;

– сформувавати перелік потенційних інфраструктурних проектів з наведенням даних про якісні характеристики об'єкта та необхідний обсяг інвестицій, що планується реалізувати на основі механізму ДПП;

– закріпити відкритий перелік критеріїв для участі інвесторів у конкурсі на фінансування інфраструктурного проекту на засадах ДПП;

– запровадити систему довго- та короткострокового прогнозування економічного розвитку галузі та об'єктів її ТЛІ з розробкою прогнозів та встановленням пріоритетів в сфері транспортно-логістичного обслуговування;

– розробити типові галузеві форми та зразки угод й іншої документації з ДПП у сфері розвитку ТЛІ;

– розробити методичне забезпечення ДПП у сфері розвитку ТЛІ та інших інфраструктурних проектів на залізничному транспорті.

Організаційні засади реалізації ДПП у сфері розвитку ТЛІ залізниць стосуються:

1) на загальнодержавному рівні:

– розробки методичних рекомендацій з підготовки програм розвитку окремих галузей на засадах ДПП;

– створення консультативного органу, що займався б питаннями оцінки, організації та управління проектами ДПП, розробкою питань нормативно-правового характеру і контролем за прозорістю їх реалізації;

– організації інформаційно-рекламної роботи серед населення та організацій, приватних інвесторів, в тому числі проведення конференцій, симпозіумів та виставок, що розкривали б успішний закордонний досвід реалізації проектів ДПП;

– внесення коректив до навчальних планів вищих навчальних закладів шляхом запровадження спеціалізованих курсів з підготовки спеціалістів у сфері ДПП;

– формування загальнодержавної бази проектів, що можуть бути реалізовані на засадах ДПП;

– створення при Міністерстві інфраструктури відділу реалізації інфраструктурних проектів за механізмами ДПП;

2) на галузевому рівні:

– створення у структурі Укрзалізниці Центру компетенцій з розвитку та впровадження ДПП;

– забезпечення підготовки та перепідготовки спеціалістів у галузі оцінки та реалізації інфраструктурних проектів на засадах ДПП;

– створення бази перспективних залізничних проектів, що потребують залучення приватного капіталу з вільним доступом до інформації про них;

– розробки спеціалізованого інформаційного порталу залізничного транспорту, де б розміщувалася інформація про об'єкти інфраструктури та позитивний досвід їх реалізації на засадах ДПП;

– розробки та впровадження прозорої методики вибору проектів, пов'язаних як з розвитком ТЛІ, так і галузі в цілому, типових форм угод та методики оцінки їх ефективності;

– формування системи моніторингу і контролю за ходом реалізації проектів, яка б встановлювала конкретні цільові показники для кожного етапу реалізації інфраструктурного проекту на засадах ДПП тощо.

Висновки з даного дослідження та перспективи подальшого розвитку в цьому напрямі. Таким чином, у статті визначено, що реалізація проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізниць вимагає залучення величезного обсягу інвестицій, задовольнити потребу в яких на сьогоднішній день галузь не в змозі самостійно. Величезний потенціал для забезпечення технологічних трансформацій на залізничному транспорті України створює державно-приватне партнерство як механізм співробітництва держави та приватного капіталу в питаннях спільного фінансуван-

ня соціально значимих проектів розвитку країни. На основі цього встановлено основні фактори, що стримують розвиток державно-приватного парт-

нерства на залізничному транспорті та запропоновано базові засади розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізниць на його принципах.

Список літератури:

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>. – Назва з екрана.
2. Авксентьев М.Ю. Державно-приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 / Авксентьев Максим Юрійович; Науково-дослід. екон. ін-т. – К., 2010. – 20 с.
3. Вдовенко Ю.С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: монографія / Ю.С. Вдовенко. – Чернівці: ЧДТУ, 2009. – 198 с.
4. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев. – М.: ГУ-ВШЭ, 2010. – 287 с.
5. Запатріна І.В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проектів і надання публічних послуг [Електронний ресурс] / І.В. Запатріна. – Режим доступу: http://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Ffirbis-nbu.gov.ua%2Fcgi-bin%2Ffirbis_nbu%2Fcgiirbis_64.exe%3FC21COM%3D2%26I21DBN%3DUJRN%26P21DBN%3DUJRN%26IMAGE_FILE_DOWNLOAD%3D1%26Image_file_name%3DPDF%2Feconprog_2010_4_8.pdf&ei=UDuIVY_oDoORsgH_rZSYBQ&usg=AFQjCNEsSWaR15qo4dhTs0HoeZnk2UkCVQ&bvm=bv.96339352,d.bGg&cad=rja. – Назва з екрана.
6. Пащенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць / Ю.Є. Пащенко, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. – № 49. – С. 74-79.
7. Шилепницький П.І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія / П. І. Шилепницький; НАН України, Ін-т регіон. дослідж.: Чернівці, 2011. – 454 с.
8. Укрзалізниця: тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом територією України найнижчі серед країн СНД та Європи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://liski.ua/news/68.html>. – Назва з екрана.
9. Чому «Укрзалізниця» знову опинилася зі збитками [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/news/~342731>. – Назва з екрана.
10. Офіційний сайт Державної адміністрації залізничного транспорту України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>. – Назва з екрана.
11. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/995/>. – Назва з екрана.
12. Закон України «Про державно-приватне партнерство» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>. – Назва з екрана.
13. Нехайчук Д.В. Роль державно-приватного партнерства у механізмі державного регулювання інвестиційного процесу / Д.В. Нехайчук, Ю.С. Нехайчук // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції. – 2013. – № 5. – С. 85-93.
14. Гриценко Л.Л. Концептуальні засади державно-приватного партнерства / Л.Л. Гриценко // Вісник Сумського державного університету. Серія «Економіка». – 2012. – № 3. – С. 52-59.

Кузьменко А. В.

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта

ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА БАЗЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Резюме

В статье государственно-частное партнерство предложено рассматривать как наиболее целесообразную для сегодняшних условий функционирования железнодорожного транспорта форму финансирования проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры железных дорог. Выделены факторы, сдерживающие развитие государственно-частного партнерства на железных дорогах Украины путем разделения их на факторы институционального, кадрового, организационного и иного характера. Предложено базовые принципы развития транспортно-логистической инфраструктуры железнодорожного транспорта Украины на принципах государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура, железнодорожный транспорт, развитие, государственно-частное партнерство, основы, факторы.

Kuzmenko A. V.

Ukrainian State University of Railway Transport

FOUNDATIONS OF TRANSPORT LOGISTICS RAIL TRANSPORT INFRASTRUCTURE BASED ON PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS

Summary

The article public-private partnership proposed to consider the most appropriate for short-term operating conditions of railway transport form of financing development projects of transport and logistics infrastructure of railways. The factors that hinder the development of public-private partnership on the railways of Ukraine by dividing them into institutional factors, personnel, organizational and other measures. A basic foundations of transport and logistics infrastructure Railway Transport of Ukraine on the principles of public-private partnerships.

Keywords: transport and logistics infrastructure, rail transport, development, public-private partnership foundations, factors.