

РОЗВИТОК ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ

Мельник Вікторія Іванівна, к. е. н., доцент
кафедри державного управління,
публічного адміністрування та
регіональної економіки ХНЕУ ім. С. Кузнеця

Стан господарського комплексу України на сьогоднішній день не може забезпечити високу якість економічного зростання та стійку соціальну орієнтацію економіки. У зв'язку з цим перед суспільством стоїть завдання переходу на інноваційний розвиток та здійснення реальної модернізації економіки. В цих умовах здійснюється активний пошук інструментів стимулювання інвестиційної активності; приватного капіталу і при цьому забезпечення найбільш ефективного поєднання інтересів держави і підприємницьких структур. В якості такого інструменту на перший план висувається державно-приватне партнерство.

Взаємодія держави та приватного бізнесу, створення стійких партнерських відносин між ними як на національному, так і регіональному та місцевому рівнях ускладнюється недостатньо розробленими інституційними основами цієї взаємодії, питань перерозподілу прав власності, що виникають в процесі реалізації інвестиційних проєктів в рамках відносин державно-приватного партнерства, поспішністю прийняття адміністративних рішень по створенню таких проєктів без ґрунтовного опрацювання його моделі й механізму. Нечітке уявлення про фінансові джерела, потенційні ризики та очікувану ефективність від реалізації проєктів в ряді випадків призводять до неефективного використання державних ресурсів і втрати бізнесом зацікавленості в державно-приватному партнерстві.

Слід зазначити, що проблему державно-приватного партнерства досліджували багато вчених. Серед них слід виокремити, в першу чергу, таких, як Т. Алексєєва, М. Бахуринська, І. Біла, В. Варнавський, С. Вовк, С. Грищенко,

І. Дубок, В. Жук, Ю. Залознова, А. Заскалкін, В. Кравченко, А. Кредісов, В. Круглов, О. Мазурок, І. Макаров, О. Никифорук, Я. Овсянникова, В. Остапенко, А. Павлюк, К. Пашинська, Ю. Петленко, Н. Резниченко, А. Репіна, В. Сазонов, Д. Турчак, О. Фоменко, Ю. Шевчук, П. Шилепницький, О. Шраменко, О. Шутаєва, роботи яких дозволили визначити основні підходи до механізму державно-приватного партнерства. Водночас на сьогодні існують і прогалини, які недостатньо висвітлені сучасною наукою. Однією з них є зв'язок державно-приватного партнерства та окремих сфер (інфраструктурної, охорони здоров'я, освіти тощо). Адже потреба для суспільства та необхідність формування інвестиційної привабливості цих сфер для забезпечення рішення найгостріших проблем співіснування людства, викликана закономірностями сучасного етапу розвитку людської цивілізації у глобалізованому світі. Особливо це стосується такої складової інфраструктурної сфери як транспорт. Невідкладною проблемою у сучасних умовах розвитку України стає проведення системних перетворень і змін у цій та інших сферах. Подолання кризи і дефіциту ресурсів та інвестиційного капіталу для вкладення у розбудову об'єктів різних сфер пропонується на засадах формування механізму державно-приватного партнерства як складової і підґрунтя поступового досягнення сталого розвитку суспільства.

Метою роботи є теоретичне обґрунтування та розробка практичних рекомендацій щодо напрямів розвитку державно-приватного партнерства в транспортній сфері України.

Одними з найбільших об'єктів державно-приватного партнерства є, в першу чергу, підприємства комунальної сфери, які працюють в транспортній інфраструктурі, автомобільні дороги, аеропорти тощо. Державно-приватне партнерство може стати суттєвим кроком на шляху вирішення важливих для усього суспільства соціально-економічних проблем. Сьогодні в Україні лише 8,6 % від загальної кількості проєктів державно-приватного партнерства стосуються саме транспортної сфери. Це пов'язано з надзвичайно великими фінансовими затратами та довготривалою окупністю таких проєктів.

На сьогоднішній день стан транспортної інфраструктури в Україні

характеризується як незадовільний. В той же час провідні світові експерти вважають рівень розвитку інфраструктури ключовим фактором конкурентоспроможності економіки. До ризиків транспортної інфраструктури вчені відносять: великий рівень зносу інфраструктури; недостатню доступність інфраструктури (низький рівень розвитку інженерної інфраструктури, відсутність окремих елементів виробничої інфраструктури); недостатність потужностей (підключення до електромережі, комунікації); недостатню пропускну потужність (відсутність розвинутої дорожньої інфраструктури та зв'язку); вплив зовнішніх чинників (природних та техногенних) [1]. При цьому інвестиції в транспорт з усіх джерел фінансування досягають в Україні тільки 2 % ВВП, тоді як у країнах ЄС – 3 % (середній показник по 27 країнах), бюджетне фінансування в Україні перебуває на рівні 0,33 % ВВП, в ЄС – 1,1 %. Ретроспективний аналіз капітальних вкладень у субсектори транспорту показав, що з різних джерел фінансування, але переважно з власних коштів підприємств, інвестування було на рівні 30–50 % від потреби. За офіційними даними, в Україні за останні 7 років в усі види транспортної інфраструктури було вкладено близько 15–16 млрд євро, або 1,5–2,2 млрд щорічно. Водночас щорічні потреби у фінансуванні транспортної інфраструктури України оцінюються у 4,5 млрд євро [2].

Як видно з наведеного, основною проблемою розвитку транспортної інфраструктури в Україні є гостра нестача фінансових ресурсів. Вирішити цю проблему можна за допомогою державно-приватного партнерства. Це визнають як вчені так, і державні та громадські інституції, які проводять дослідження інфраструктури. Однак застосування державно-приватного партнерства в цій сфері має певну специфіку, на якій слід зупинитися більш детально.

Станом на початок 2021 р. вже було накопичено певний досвід реалізації державно-приватного партнерства в транспортній сфері. На цей момент вже було визначено:

- 1) загальну непопулярність механізму державно-приватного партнерства через нечіткість розмежування його процедур та концесії, складність процедури укладення договору концесії, що зумовлювало значно більшу популярність

звичних для приватних учасників ринку механізмів, наприклад, таких як спільна діяльність чи оренда;

2) нездатність приватних партнерів забезпечити фінансування робіт, передбачених концесійними договорами;

3) неможливість замінити приватного партнера у разі його неспроможності забезпечити реалізацію заходів, передбачених проектом;

4) неадекватність механізму визначення розміру концесійних платежів, що в умовах зносу основних фондів державних підприємств галузі на рівні близько 80 % не дозволяє забезпечити надходження до державного бюджету;

5) неможливість передбачити плату за доступність;

6) проблема державних гарантій та неможливості довгострокового бюджетного планування.

Згідно зі статтею 9 Закону України «Про державно-приватне партнерство» фінансування державно-приватного партнерства може здійснюватися за рахунок: фінансових ресурсів приватного партнера; фінансових ресурсів, запозичених в установленому порядку; коштів державного та місцевих бюджетів; 4) інших джерел, не заборонених законодавством [3].

Слід відмітити, що при виконанні показників транспортних інфраструктурних проєктів спостерігається невідповідність планових та фактичних показників, що обумовлено впливом світової економічної кризи, яка мала негативний вплив на розвиток всієї національної економіки, не виключенням стала й інфраструктурна сфера. Водночас, існуючий механізм фінансування регіональних програм є недосконалим здебільшого через відсутність у вітчизняній практиці використання сучасних інструментів фінансування. Такий підхід не дозволяє досягти поставлених цілей функціонування транспортних інфраструктурних проєктів.

Водночас, буде несправедливим загострювати увагу лише на фінансовій складовій. Реалізація державно-приватного партнерства в сфері транспортної інфраструктури є можливою за наступних умов:

послуги не можуть бути надані або проєкт не може бути реалізований за

наявних ресурсів або досвіду тільки місцевого органу влади;

приватний оператор може забезпечити вищий рівень якості послуг у порівнянні з тим, який міг би бути наданий самостійно місцевим органом влади;

приватний оператор може забезпечити більш швидкі темпи реалізації інфраструктурного проекту у порівнянні з тим, якби це було реалізовано тільки в рамках державного сектору;

споживачі послуги підтримують ідею залучення приватного оператора;

існує можливість для конкуренції між потенційними приватними операторами;

існує необхідна законодавча база;

проект чи послуга створює можливість для інновацій;

існують можливості для прискорення економічного розвитку.

Таким чином, впровадження державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурній сфері є одним з пріоритетних напрямків розвитку інфраструктури. Проте на сьогодні в цій сфері досягнуто незначних результатів. При цьому існують значні перспективи для подальшого впровадження таких проектів.

Література:

1. Шраменко О. В. Концептуальні засади інфраструктурної безпеки на залізничному транспорті / О. В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 57. – С. 97-104.

2. Никифрук О. І. Перспективи фінансування транспортних проектів у рамках міжнародної фінансової допомоги / О. І. Никифрук // Економіка України. – 2015. – № 4. – С. 45-57.

3. Про державно-приватне партнерство : Закон України № 2404-VI від 01.07.2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>

Матеріали конференції публікуються в авторській редакції.