

Разом з тим, в існуючих екстремальних обставинах слід враховувати можливість планувати свою роботу, спрямовану на стійкий розвиток підприємства в перспективі.

**Висновок.** У зв'язку з тим, що автомобільний транспорт є обслуговуючою ланкою господарського комплексу, від якості і своєчасності доставки вантажів і пасажирів залежить робота інших галузей, які є споживачами транспортних послуг, та розвиток господарського комплексу України в цілому. Автотранспортне підприємство, що досягло рівня економічної безпеки, є захищеним від впливу визначальних факторів внутрішнього і зовнішнього середовища відповідно та досягає оптимальної ефективності своєї господарської діяльності, яка сприяє його розвитку.

### *Література*

1. *Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б.* Планування економічної безпеки підприємств / Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2005. – 170 с.
2. *Ильяшенко С.Н.* Оценка составляющих экономической безопасности предприятия / Ильяшенко С.Н. // Материалы Международной научно-практической конференции «Проблемы обеспечения экономической безопасности». – Донецк: РИАДонНТУ, 2001. – 175 с.
3. *Капустин Н.* Экономическая безопасность отрасли и фирмы / Капустин Н. // Бизнес-информ. – 1999. – №11-12. – С.45–47.
4. *Ковалев Д., Плетникова И.* Количественная оценка уровня экономической безопасности предприятия / Ковалев Д., Плетникова И. // Экономика Украины. – 2001. – №4. – С. 35–40.
5. *Ковальов Д., Сухорукова Т.* Економічна безпека підприємства / Ковальов Д., Сухорукова Т. // Економіка України. – 1998. №10. – С.48–52.
6. *Туревский И.С.* Экономика и управление автотранспортным предприятием. Учеб. пособие. / Туревский И.С. – М.: Высшая школа, 2005. – 222 с.

УДК 625.7:338

## **МОДЕЛІ КОНЦЕСІЙНИХ УГОД ТА АЛГОРИТМ ЇХ ВИБОРУ**

**Жулин О.В., кандидат економічних наук**

**Актуальність роботи.** Світова практика має значний досвід співпраці між державою і приватними компаніями, яка називається приватно-державним партнерством. У Великобританії понад 12 % інвестиційних проєктів є суспільно-приватним партнерством. У розвинених країнах такі контракти укладались ще у 80-х роках, хоча вони дещо відрізнялись за своїм змістом від сьогоденних моделей партнерства. Вони були майже нейтральними для бюджету, держава отримувала розбудовану інфраструктуру і сама сплачувала приватному інвестору за його послуги. Країни пострадянського простору також виявляють інтерес до такої форми розбудови мережі автомобільних доріг та її модернізації, яка б відповідала б інтересам швидко зростаючої економіки. Найефективнішою формою такої співпраці є концесія, що дозволяє збирати плату за проїзд платними дорогами, а отже, і давати прибутки інвестору. Проте такі проєкти мають ряд перешкод щодо впровадження у пострадянських країнах, оскільки, держава частину регулювальних аспектів делегує концесіонеру і привласнює собі ряд комерційних. Практика автодорожніх концесій у різних країнах має свої характерні ознаки, тому впровадження концесій в Україні потребує розроблення таких моделей концесій, які врахували б національні особливості, що обумовило актуальність роботи.

**Аналіз останніх публікацій та досліджень.** Дослідженням концесій у дорожній галузі займались такі вчені: Є.В. Сич [1], Ю.В. Слободчиков [2], Ю.В. Вдовенко [3], В.Г. Варнавський [4] та інші. Оскільки кожна держава і кожна галузь економіки має свої особливості, то загальні моделі концесії можуть змінюватись з їх урахуванням. Наприклад, коли в Нідерландах реалізовувались проєкти житлового будівництва, то держава і концесіонер спільно здійснювали не тільки проєктування та будівництво об'єктів, а їх утримання. В Австралії застосовувалась інша модель, коли концесіонер мав право на будівництво і експлуатацію не тільки об'єкта концесії, а всієї оточуючої його інфраструктури.

**Основними проблемами, що потребують вирішення.** Таким чином, виникає потреба в розробленні нових видів концесійних угод, у яких враховувались би рівень розвитку економіки держави, стан дорожньої галузі та її потенціал, популярність послуг автодорожніх концесій серед населення та їх доступність.

**Основна частина.** Оскільки основними критеріями вдалої реалізації будь-яких проектів є розподіл ризиків і організація фінансів, то пропонуємо виокремити такі моделі концесійних угод, які сприятимуть ефективності впровадження концесій у дорожнє господарство (табл.1).

Із запропонованих різновидів автодорожньої концесії впливає необхідність визначення порядку вибору моделі концесії залежно від рівня розвитку дорожнього господарства, концесійних ризиків і вартості будівництва.

Відповідно до запропонованого алгоритму вибору моделі концесії, який показано на рис. 1, можна зробити висновки, що в разі низького рівня розвитку дорожнього господарства (застарілі основні фонди дорожніх підприємств, недостатні потужності машин і механізмів, застарілі технології, відсутність кваліфікованого персоналу, недосконала організаційна структура галузі тощо) доцільно використовувати такі форми концесії:

– якщо високі ризики проекту, то підійде модель покрокового партнерства, якщо ні, то доцільною є гнучка форма концесії;

– якщо висока вартість проекту, то раціонально використовувати інтеграційну та інфраструктурну моделі, якщо ні – то комплексну модель.

За умов помірного рівня розвитку дорожнього господарства вибір моделі концесії є складним процесом, бо і визначення рівня готовності реалізації дорожнім комплексом концесійних проектів за таких умов потребує визначення багатьох параметрів та критеріїв. Проте, якщо ризики неефективної реалізації концесійних проектів за таких умов високі, то пропонуємо використовувати інфраструктурну, комплексну моделі або модель покрокового партнерства. Якщо ризики малі, то краще застосовувати гнучку модель концесії. За умов високої вартості проекту доцільними є кумулятивна та інтегрована моделі, у іншому випадку можна застосовувати комплексну модель.

Якщо дорожня галузь перебуває на високому рівні розвитку, то за умов високих ризиків концесійних проектів, доцільно використовувати інфраструктурну та посередницьку моделі концесії; якщо ризики низькі – підійде розподільна модель;

Таблиця 1.

**Моделі концесійних угод**

Назва моделі	Характерні ознаки
1	2
Гнучка модель	Держава має право змінювати заздалегідь зазначені статті концесійного договору, проте і концесіонер може надавати обґрунтовані пропозиції щодо зміни умов концесійного договору
Модель покрокового партнерства	Держава на конкурсній основі обирає концесіонера, встановлює етапи партнерства і має право на зміну, уточнення, коригування умов проекту, його особливостей спільно з концесіонером. Тобто реалізація наступного етапу не можлива без належного виконання попереднього
Конкурентна модель	Держава встановлює терміни експлуатації об'єкта, після якого перевіряє виконання умов договору, у разі порушення може змінити концесіонера, тобто створює для нього конкурентне середовище. У разі виконання домовленостей держава може запроваджувати систему стимулів, бонусів. Якщо ж об'єкт концесії утримується не на належному рівні, держава змінює концесіонера на конкурсній основі і компенсує попередньому покращення об'єкта концесії протягом певного періоду часу. Прибутки отримує діючий концесіонер
Посередницька модель	Держава обирає на конкурсній основі з приватного сектора виконавця, який буде здійснювати керівництво реалізацією концесійного проекту за певну винагороду. До його функцій належатиме нагляд та контроль за діяльністю концесіонера і на етапі будівництва дороги, і на етапі її експлуатації
Інтегрована модель	Держава і приватний сектор домовляються про спільне проектування, будівництво, утримання і експлуатацію об'єкта концесії
Кумулятивна модель	Держава укладає угоду з декількома концесіонерами з метою розподілу витрат у дорогих проектах, розподіляє права і обов'язки між ними, розподіл прибутків здійснюється відповідно до частки фінансової участі у проекті

1	2
Комплексна модель	Концесіонер самостійно реалізує увесь комплекс робіт з будівництва об'єкта концесії та його експлуатації, при цьому державі сплачує концесійні платежі
Розподільна модель (субконцесії)	Концесіонер бере участь у реалізації концесійного проекту тільки на якомусь одному або декількох етапах, наприклад, будівництво концесійного об'єкта або його частини здійснює один концесіонер, а експлуатацію і утримання – інший. При цьому концесіонер-оператор сплачуватиме концесійні платежі і державі, і концесіонеру
Інфраструктурна модель	Концесіонеру надається право не тільки на будівництво об'єкта концесії, а й на експлуатацію навколишньої інфраструктури. Наприклад, будівництво дороги, а також АЗС, готелів, СТО, стоянок та ін.

- у разі високої вартості об'єкта концесії ефективним буде використання кумулятивної моделі;
- якщо вартість концесійного проекту низька, то можливим є використання комплексної моделі концесії.

З огляду на те, що моделі дорожньої концесії в Україні не визначені, а їх вибір абсолютно суперечить запропонованому алгоритму, то це слугує однією з перешкод ефективної реалізації концесій у дорожній галузі. Адже в законодавстві визначено одну із запропонованих форм концесії – комплексну, тобто лівова частка зобов'язань лягає на плечі концесіонера. У практиці випробовувалась інтегрована модель, що передбачала спільне фінансування будівництва об'єкта концесії державою і приватним сектором, проте через брак певних положень у законодавстві, що розділяли б права й обов'язки сторін у межах цієї моделі, концесійні проекти в Україні не завершено.

Виходячи із запропонованого порядку вибору моделі концесії та враховуючи низький рівень розвитку дорожньої системи України, пропонуємо визначити моделі концесії, які можна ефективно використовувати для реалізації концесійних проектів. Оскільки вартість концесійних проектів, які планується реалізувати, висока, то варто використовувати інтегровану та інфраструктурну моделі концесійних угод. А високим ризикам слід запобігти застосуванням моделі покрокового партнерства як найефективнішої щодо їх попередження і розподілу.

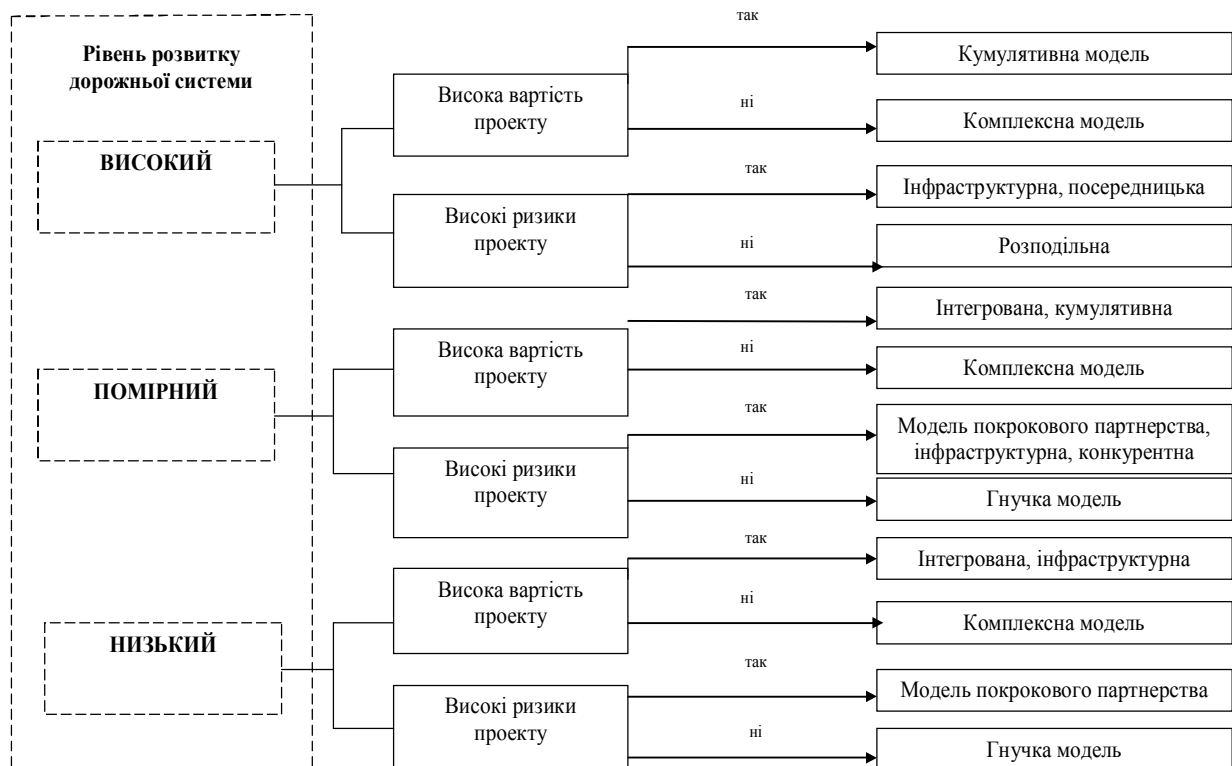


Рис. 1. Алгоритм вибору моделі дорожньої концесії. Отже, для будівництва і експлуатації концесійних автомобільних доріг в Україні доцільно використовувати інтегровано-інфраструктурну модель покрокового партнерства.

Концесії економічно доцільні там, де можлива значна економія на масштабі, тобто це можуть бути автомобільні дороги міжнародного значення з великою протяжністю, а надання послуг проїзду дорогами місцевого значення з низькою інтенсивністю руху, слід залишити за державним сектором.

#### **Висновки.**

Оскільки Україна визначила розбудову автомобільної мережі автомобільних доріг пріоритетним завданням, а більшість країн, що мають розвинене дорожнє господарство, реалізувало такі програми шляхом залучення приватного капіталу, як правило, концесій, то їх впровадження неминуче. Але при цьому слід враховувати не тільки світовий досвід, а й особливості держави.

**Перспективи подальших розвідок у даному напрямку** полягають у дослідженні ефективності запропонованих концесійних угод та розробленні інших модифікацій концесій на ринку платних автомобільних доріг.

#### **Література**

1. Сич Є.М., Вдовенко Ю.С. Партнерство як основа розвитку відносин у сучасних соціально-економічних системах // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій трансп.: Серія "Економіка і управління". – Вип.9. – К.: КУЕТТ, 2007. – С. 198 – 202.
2. Слободчиков Ю.В. Методические разработки для оценки развития сети автомобильных дорог и экономического обеспечения этого развития. // Научно-информационный сборник. Транспорт: наука, техника и управление. – М.– № 7. –2006.
3. Вдовенко Ю. С. Класифікаційний підхід до приватно-державного партнерства // Зб. наук. Пр. Київ. уні-ту економіки і технологій трансп.: Серія "Економіка і управління".– КУЕТТ, 2007. – Вип. 9. – С. 220 – 224.
4. Варнавский В. Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы. – М.: ИМЭМО РАН. – 2002. – 147 с.

УДК 338.51

## **ВДОСКОНАЛЕННЯ ВИРОБНИЧИХ ПРОЦЕСІВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ**

*Заруцька О.І., кандидат економічних наук*

#### **Постановка проблеми.**

Добробут громадян України у значній мірі залежить від створення оптимального соціально-економічного середовища, яке могло б максимально забезпечити можливість реалізації кожної людини. Тобто, щоб кожний громадянин зміг реалізувати потенціальні свої можливості в соціальному, економічному, інтелектуальному і психофізичному аспектах. Як показали проведені дослідження, це у значній мірі залежить від організації відпочинку громадян.

**Метою статті** є дослідження системного підходу до вдосконалення виробничих процесів транспортного обслуговування туристів.

#### **Основна частина.**

Вивчаючи досвід закордонних країн, встановлено, що більшість з них мають профільні міністерства чи національні адміністрації по туризму. Тепер подібна галузева структура створена й в Україні. Це дасть можливість зосередити зусилля і ресурси на створенні сучасної інфраструктури індустрії відпочинку. Тільки зараз туризм, що забезпечує солідні надходження в держбюджет, розглядається як окремий пріоритетний напрямок розвитку національної економіки і культури, підвищення міжнародного престижу країни. Нарощування потенціалу індустрії відпочинку прямо чи побічно сприяє соціально-економічному розвитку регіонів, збереженню історико-культурної спадщини. Туризм стимулює розвиток промисловості, сільського господарства, будівництва, житлово-комунального господарства, підприємств зв'язку, торгівлі, підприємств харчування, побутових послуг, страхування, культури, мистецтва, спорту.

Останнім часом Верховна Рада і Кабінет Міністрів прийняли чимало рішень з питань розвитку туризму в нашій країні. Так, у жовтні 2001 року був прийнятий Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі харчування і послуг», що, зокрема дозволив туристичним підприємствам проводити наявні операції в національній валюті з оформленням прибуткових і видаткових касових ордерів. Законом