

Цель работы – совершенствование и определение путей государственного регулирования городского пассажирского транспорта.

Объект исследования – анализ пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Финансовое состояние многих предприятий пассажирского транспорта остается неустойчивым. Зарубежный и отечественный опыт показывает, что главный рычаг, который влияет на финансовое положение производителей продукции транспорта является согласованная инвестиционная политика и государственная (муниципальная) политика. Нужны разработаны мероприятия и комплексная программа оздоровления всей системы пассажирского транспорта. Главный уровень управления – это органы государственной власти, где решаются задачи централизованного управления между муниципальными и муниципальными перевозками пассажиров на единой базе с наиболее обменом данных между информационными системами министерств и ведомств и диспетчерскими системами, обеспечивающими координации действий транспортных подразделений служб в городе Киеве во время перевозок.

Новизна заключается в необходимости сделать прозрачным и понятным, как для органов, которые устанавливают тарифы, так и для населения, которое пользуется услугами пассажирских перевозок. Так что каждый пассажир должен знать за что он платит и как оформляются предоставленные государственной тарифы на перевозку. Рекомендации касаются управления качеством на автомобильном транспорте требуют доработки на новых рынках. Также необходимо усовершенствовать классификацию факторов, формирующей качество транспортных услуг.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ.

УДК 625.76:338

АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ТА ШЛЯХИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Соколова Н.М., кандидат економічних наук
Герасименко А.В.,
Маковська Ю.А.

Постановка проблеми.

Для подальшого соціально-економічного розвитку України, яка знаходиться у стані трансформації, важливо опиратися на досвід інших країн, враховувати загальносвітові а економічні тенденції, можливість критичного запозичення закордонних механізмів, інструментів і технологій для досягнення цілей державної політики.

Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так і країн що розвиваються, свідчить про зростання активності застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях. У західній практиці така взаємодія держави та приватного бізнесу отримала назву Public – Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства (ДПП).

Державно-приватне партнерство розглядається як необхідна умова розвитку ефективної ринкової економіки, тому, проведення аналізу світового досвіду державно-приватного партнерства й визначення шляхів розвитку державно-приватного партнерства в Україні є актуальною проблемою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питанням, пов'язаним із застосуванням різноманітних механізмів взаємодії держави та приватного бізнесу, присвятили свої роботи такі відомі вчені, як В. Варнавський [1], Ю. Зворикіна [2], В. Кондратьєв [3] та вітчизняні вчені такі як: В.М.Вакулєнко, О.В.Берданова, Н.Г.Діденко, Н.А.Сич, А.Ф.Ткачук, І.О.Федіва, Є.О.Фишко та ін.

Мета статті.

Вплив світового розвитку ДПП на його розвиток в Україні

Аналіз світового досвіду державно-приватного партнерства з метою удосконалення та його розвитку в Україні.

Виклад основного матеріалу.

З огляду на практику застосування державно-приватного партнерства в Україні можна зазначити, що розвиток партнерських відносин органів державної влади, органів місцевого самоврядування та приватного сектору знаходиться на початковій стадії, кількість проектів незначна, однак необхідно відмітити активну позицію уряду з питань розвитку державно-приватного партнерства, а саме прийняття “Закону України Про державно-приватне партнерство”. Цей Закон створює умови для підвищення конкурентоздатності державного сектору економіки шляхом більш ефективного використання державного та комунального майна, залучення інвестицій, модернізацію виробничої та соціальної інфраструктури, підвищення якості товарів, робіт та послуг, встановлює правові, економічні та організаційні засади реалізації державно-приватного партнерства в Україні.

Статтею 1 Закону України “Про державно-приватне партнерство” визначено, що державно-приватне партнерство – співробітництво між державою України, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади 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 в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами [4].

На стороні приватного партнера у договорі, що укладається в рамках державно-приватного партнерства, можуть виступати декілька осіб, які відповідно до цього Закону можуть бути приватними партнерами. Такі особи несуть солідарну відповідальність за зобов’язаннями, передбаченими договором, що укладається в рамках державно-приватного партнерства [4].

Найбільш важливим досвідом розвитку державно-приватного партнерства можна вважати співпрацю між публічним і приватним секторами, яка була запроваджена в Великобританії. Починаючи з 1990-х років, у країні було затверджено близько 600 проектів державно-приватного партнерства, на долю яких припадає 15% загального обсягу капітальних інвестицій публічного сектору. Значні державні програми щодо сприяння партнерству з приватним сектором існують в Ірландії. Державно-приватне партнерство має величезне значення для підвищення стандартів надання послуг державним сектором Великобританії.

Якщо проаналізувати досвід державно-приватного партнерства у країнах з різним рівнем соціально-економічного розвитку таких як: Італія, Франція, Німеччина, Австрія, Бразилія, Мексика, Великобританія, Канада, Швеція, то найбільш активно в таких країнах застосовується така форма державно-приватного партнерства як концесія. Такі партнерства є ефективними в транспортній (автодороги, залізниці, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) і соціальній інфраструктурі (охорона здоров’я, освіта, розвага, туризм), ЖКГ (водопостачання, електропостачання, очищення води, газопостачання й ін.), в інших сферах (в’язниці, оборона, об’єкти військової сфери). При цьому лідируючі позиції займає транспортна інфраструктура, далі – соціальна інфраструктура.

Успішними прикладами державно-приватного партнерства стали проекти у сфері залізничного транспорту: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція). Із застосуванням механізму державно-приватного партнерства були закінчені й такі складні проекти, як Євротунель під проливом Ла-Манш, Сіднейський портовий тунель, міст Конфедерації у Канаді, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві, Центральний парк в Нью-Йорку, окремі гілки метрополітену у Лондоні та інші. Найбільш активно залучення приватного бізнесу у галузь транспорту відбувається у країнах Латинської Америки та Карибського басейну. Друге місце посідає Східна Азія і Тихоокеанський регіон.

У ході реалізації партнерства виникає ряд проблем щодо узгодження інтересів сторін і дотриманням встановлених правил. У зв’язку з цим виділяють три форми взаємодії держави і приватного сектора:

- 1) традиційна;
- 2) інвестиційна;
- 3) науково-освітня [5].

Крім того, аналіз міжнародного досвіду державно-приватного партнерства дозволяє структурувати взаємодію держави і бізнесу за трьома векторами:

- функціональний вектор – розвиток державно-приватного партнерства в галузях, які визначають доступ підприємств до факторів виробництва і ринків;
- галузевий вектор – державно-приватне партнерство в окремих галузях на основі змішаних форм власності, кооперації державних та приватних компаній, укладення галузевих угод;
- регіонально-муніципальний вектор – державно-приватне партнерство щодо розвитку окремих територіальних виробничих сегментів, регіональних ринків праці, територіальної та комунальної інфраструктури та ін. [6].

Що стосується практики впровадження ДПП в Україні, то широке запровадження ДПП передбачено Програмою економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава». Розвиток ДПП для залучення інвестицій визначено одним із основних напрямів реалізації Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні[7] та Національних проектів.

В Україні протягом тривалого часу формуються правові засади для розвитку окремих форм ДПП. Нині законодавчу базу розвитку ДПП становлять: Конституція України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, законодавчі акти України, серед яких:

- Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404-VI;
- Закон України «Про угоди про розподіл продукції» від 14.09.1999 р. № 1039-XIV;
- Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 р.;
- Закон України «Про концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 р., який діє в редакції від 15.01.2009 р. № 891-VI;
- Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів централізованого водо-, теплопостачання і водовідведення, що перебувають у комунальній власності» від 21.10.2010 р. № 2624-VI.

Крім законів, окремі питання розвитку ДПП регулюються постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, положеннями та наказами центральних органів виконавчої влади, рішеннями місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. Загалом лише на загальнодержавному рівні налічується кілька десятків нормативних актів, що безпосередньо регулюють питання ДПП.

У 2011-2012 рр. прийнято низку нормативних документів щодо методик і процедур, пов'язаних із реалізацією ДПП

За даними Світового банку щодо проектів ДПП в сфері інфраструктури[8], в Україні протягом 1992-2011 років було реалізовано 25 проектів, в які інвестовано 12 млн. дол. США, з них близько 11,5 млн. дол. США – в сфері телекомунікацій (табл. 1).

Таблиця 1. – Проекти ДПП в Україні в 1992-2011 рр., за оцінкою Світового банку

Сфера реалізації проекту	Кількість проектів, одиниць	Обсяг інвестицій, млн. дол. США
Енергетика	12	225
Телекомунікації	10	11416
Транспорт	1	130
Водопостачання та каналізація	2	202
Всього	25	11973

До складу проектів ДПП, згідно методології Світового банку[9], включено проекти, що реалізуються на основі договорів управління, оренди, концесії, продажу активів.

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 в сфері автомобільних шляхів. Було оформлено два договори концесії на будівництво автомобільних доріг: Львів-Краковець[10] та Львів-Броди[11]

1) у грудні 1999 р. було підписано першу в Україні концесійну угоду між Укравтодором та консорціумом «Концесійні транспортні магістралі» на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Краковець, яка мала стати складовою автомагістралі А-4 (Берлін-Вроцлав-Львів-Київ) третього Критського коридору. Загальна кошторисна вартість будівництва дороги становила близько 1,635 млрд. грн.[12]. Фінансування будівництва мало здійснюватись спільно: 60 % – за рахунок концесіонера, 40 % – за рахунок концесіодавця (Укравтодору). Завершення будівництва планувалось у 2012 р. до початку проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу Євро-2012. Проте з початку реалізації проекту станом на листопад 2008 р. вартість виконаних робіт становила 37 млн. грн., з них кошти концесіонера – 7,3 млн. грн., кошти Укравтодору – 29,6 млн. грн.[13]. Тобто приватний партнер не виконував взяті на себе інвестиційні зобов'язання;

2) у грудні 2002 р. було підписано концесійну угоду між Укравтодором та ВАТ «Виробничо-наукова компанія «Розточчя СТ» на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Броди. Загальна кошторисна вартість будівництва дороги становила 2,7 млрд. грн., фінансування будівництва мало здійснюватись спільно: 79 % – за рахунок концесіонера, 21 % – за рахунок Укравтодору. Ста-

ном на листопад 2008 р. концесіонером було погоджено місце розташування зазначеної автомобільної дороги та виконано проектних робіт на суму 2,4 млн. грн. [14].

Внаслідок фактичного невиконання умов концесійних договорів їх в судовому порядку було розірвано (договір на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Броди – у березні 2012 р.) з причин: 1) невідповідності умов концесійного договору умовам національного законодавства, яке сталось внаслідок змін у національному законодавстві про концесії та невиконання умов договору концесії (для договору концесії Львів-Краковець), 2) неспроможності приватного партнера виконати свої концесійні зобов'язання (для договору концесії Львів-Броди).

Таким чином, сьогодні існує багато аспектів, які потрібно удосконалити для розвитку державно-приватного партнерства в Україні зокрема такі як:

- удосконалення нормативно-правової бази регулювання відносин ДПП;
- удосконалення інституційного забезпечення розвитку ДПП
- підвищення гарантій захисту інтересів державних та приватних партнерів ДПП у процесі розроблення, затвердження та реалізації проектів.

Необхідною передумовою ефективного розвитку ДПП є формування загального сприятливого середовища для бізнесу, що передбачає покращення інвестиційного клімату, податкового та регуляторного середовища.

Висновки.

Таким чином, вивчення світового досвіду реалізації проектів державно-приватного партнерства є корисним для розробки та обґрунтування власної державної стратегії застосування державно-приватного партнерства. При цьому слід зазначити, що не існує ідеального варіанту такого партнерства. В кожній країні воно має свої відмітні риси: найбільш прийнятні для неї типи взаємодій держави та приватного бізнесу, галузеву «прихильність», механізми реалізації, правове та інституціональне середовище тощо.

Хоча практика впровадження державно-приватного партнерства в Україні знаходиться на до-ранній стадії становлення, проте Україна вже напрацювала достатній досвід державних закупівель, оренди державного майна, управління корпоративними правами держави в суб'єктах господарювання, участі в інвестиційних проектах і спільній діяльності на основі відповідних договорів.

В Україні було також укладено декілька договорів, названих концесійними договорами і угодами про розподіл продукції. Однак їх кількість та якість ще не дозволяють говорити про повномасштабне впровадження державно-приватного партнерства в Україні.

На основі проведеного дослідження, можна сформулювати наступні напрями розвитку державно-приватного партнерства в Україні:

1. Удосконалення законодавчої бази й розширення правозастосовної практики державно-приватного партнерства.
2. Вироблення єдиної концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на середньо – та довгострокову перспективу.
3. Створення «центрів компетенцій» – організаційних структур по ініціюванню й управлінню проектами державно-приватного партнерства, у тому числі в регіонах.
4. Проведення інформаційної й освітньої роботи в рамках просування державно-приватного партнерства на регіональному та місцевому рівні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / Владимир Гаврилович Варнавский. – РАН; Институт мировой экономики и международных отношений. – М. : Наука, 2005. – 315с.
2. Зворыкина Ю. В. Государственные и муниципальные концессии в России / Ю. Зворыкина. – М. : Современ. экономика и право, 2002 (Домодедово : ДПК). – 190 с.
3. Кондратьев В. Б. Концессии в экономике: страна, регион, город / В.Б. Кондратьев, В.Г. Варнавский; Рос. акад. наук. Ин-т мировой экономики и междунар. отношений. – М. : ИМЭМО РАН, 2001. – 95,
4. Закон України про державно-приватне партнерство // Відом. Верховної Ради України. – 2010.– № 40. – Ст. 22.
5. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления [Електроний ресурс] / В.Г. Варнавский – Режим доступу до ресурсу: <http://www.strana-oz.ru/>
6. Мейер М. Оценка эффективности бизнеса: Пер. с англ. / М. Мейер – М.: ООО «Вершина», 2004. – 240 с.

7. Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 лютого 2011 р. № 389 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 28. – С. 94, – Ст. 1173.
8. Ukraine – Private Infrastructure Projects – The World Bank & PPIAF [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx?countryID=97
9. Private Participation in Infrastructure Database Expanded methodology [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/documents/methodology_expanded_May_2007.pdf
10. Правовою основою договору був Указ Президента України «Про концесію на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів – Краковець» від 4 липня 1998 року № 739/98.
11. Правовою основою договору було розпорядження Кабінету Міністрів України «Про надання ВАТ «Виробничо-наукова компанія «Розточчя СТ» концесії на будівництво та експлуатацію автомагістралі «Львів-Броди» від 16.11.2002 р. № 658-р.
12. Концесійний «довгобуд» Львів-Краковець [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://daily.lviv.ua/news/13282>
13. Колегія державної служби автомобільних доріг України. Рішення від 27 листопада 2008 р. № 56 «Про залучення інвестицій, у тому числі іноземних, для пом'якшення негативних наслідків світової фінансової кризи у дорожній галузі» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/fin42644.html
14. Колегія державної служби автомобільних доріг України. Рішення від 27 листопада 2008 р. № 56 «Про залучення інвестицій, у тому числі іноземних, для пом'якшення негативних наслідків світової фінансової кризи у дорожній галузі» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/fin42644.html

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М., Герасименко А.В., Маковська Ю.А. Аналіз світового досвіду державно-приватного партнерства та шляхи розвитку в Україні. / Наталія Михайлівна Соколова, Алла Володимирівна Герасименко, Юлія Антонівна Маковська. // Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

В статті розкрито світовий досвід ДПП та шляхи його розвитку в Україні.

Державно-приватне партнерство (ДПП) визначено серед ключових механізмів реалізації політики модернізації економіки України, вирішення важливих соціально-економічних проблем. Висока ефективність ДПП як форми взаємодії держави та бізнесу доведена досвідом багатьох країн світу; розкрита сутність та основні риси державно-приватного партнерства. На основі дослідження даних Світового банку виявлені основні типи взаємодії держави та приватного бізнесу на транспорті; сформульовані основні передумови успішної реалізації проектів державно-приватного партнерства.

Результати статті можуть бути впроваджені в розвитку державно-приватного партнерства.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – створення передумов для успішної реалізації проектів державно-приватного партнерства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО(ДПП), ЕФЕКТИВНІСТЬ.

ABSTRACT

N.M. Sokolova, A.V. Gerasimenko, Makowska Yu.A. Analysis world experience of public-private partnerships and the development in Ukraine. / Natalia Sokolova Alla V. Gerasimenko, Julia Antonovna Makowska. // Visnyk NTU. – K.: NTU – 2012. – Vol. 26.

In the article the global experience of PPP and the ways of its development in Ukraine.

Object of research – development of public-private partnership.

Purpose – The impact of global development in its PPPs development in Ukraine.

Research method – analysis of international experience of public-private partnerships and the development in Ukraine

Public-private partnership (PPP) set of key mechanisms of implementing the policy of modernization of economy of Ukraine, addressing important socio-economic problems. High efficiency of PPPs as a form of cooperation between the state and business proven experience of many countries, reveals the essence and the main features of public-private partnerships. Based on survey data of the World Bank identified the main types of interaction between state and private sector in transport; formulated the basic prerequisite for the successful implementation of public-private partnerships.

The results of the article may be implementing in developing public-private partnerships.

Forecast assumptions about the object of study is the creation of conditions for successful implementation of public-private partnerships.

KEY WORDS: PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP (PPP), EFFICACY.

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М., Герасименко А.В., Маковская Ю.А. Анализ мирового опыта государственно-частного партнерства и пути развития в Украине. / Наталья Михайловна Соколова, Алла Владимировна Герасименко, Юлия Антоновна Маковская. // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье раскрыты мировой опыт ГЧП и пути его развития в Украине.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) определено среди ключевых механизмов реализации политики модернизации экономики Украины, решения важных социально-экономических проблем. Высокая эффективность ГЧП как формы взаимодействия государства и бизнеса доказана опытом многих стран мира; раскрыта сущность и основные черты государственно-частного партнерства. На основе исследования данных Всемирного банка выявлены основные типы взаимодействия государства и частного бизнеса на транспорте сформулированы основные предпосылки успешной реализации проектов государственно-частного партнерства.

Результаты статьи могут быть внедрены в развитии государственно-частного партнерства.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – создание предпосылок для успешной реализации проектов государственно-частного партнерства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО (ГЧП), ЭФФЕКТИВНОСТЬ.

УДК 338

ОСОБЛИВОСТІ РИНКУ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ У КОНТЕКСТІ ОПЕРАЦІЙ З ПРОДУКТАМИ ХАРЧУВАННЯ ПОВСЯКДЕННОГО ПОПИТУ

Сопощько О.Ю.

Вступ. У сучасних умовах формування ринкових відносин та науково-технічної революції виникла потреба у формуванні та активної організації розвитку ринку логістики в Україні.

Постановка проблеми. На внутрішньому ринку сектор логістики продуктів харчування повсякденного попиту (далі – ПХПП) майже виключно базується на автомобільних перевезеннях. Це зумовлено вищою експлуатаційною надійністю цього виду транспорту, а також тим, що високі транспортні витрати суттєво не позначаються на вартості перевезеної таким чином продукції. Залізничне сполучення теж інколи використовується при достатньому рівні його надійності, як, наприклад, при маршрутних нічних перевезеннях контейнерними потягами. Однак при незначних відстанях всередину території (менше 500 км) проникнення цього виду перевезень на ринок буде мінімальним. Використання внутрішніх морських та водних шляхів є несуттєвим також, хіба що за винятком перевезень до прибережних островів. Отже, автомобільний транспорт – це основний вид транспорту для перевезень ПХПП. Тому важливим є вивчення питання особливостей аутсорсингу в логістиці, еволюції моделей аутсорсингу, приведення класифікації логістичних операторів, вивчення структури українського ринку логістики, характеристика діяльності 3PL-провайдерів та їх роль в логістичній системі, визначення поняття логістичних провайдерів та їх типи та вплив сектору роздрібною торгівлі на ринок логістичних послуг.

Основна частина. До причин, які впливають на стратегії в галузі логістики України слід віднести [6]:

1. зростання витрат на всі види перевезень надзвичайно швидкими темпами (зокрема, зростання цін на нафту та інші енергетичні ресурси);
2. зміна орієнтації на логістичному ринку: від ринку послуг до ринку споживача, внаслідок чого системи обслуговування і виробництва значно підвищили свою ефективність, для того, щоб просування послуг на ринку давало очікувані результати, стало необхідним організовувати діяльність щодо зниження цін на послуги та поставку їх належного якості в зазначені терміни;
3. комп'ютерні технології почали розвиватися стрімко і бурхливо і цей процес сприяє застосуванню новітніх технологій в транспортно-логістичній діяльності, а саме: тепер може проводитися обробка великих масивів інформації, обмін даними в реальному часі з мінімальними витратами і т.д.