

УДК 336.72

Красноштан О. М.

Національний транспортний університет

## ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ІНСТРУМЕНТ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Розглянуто питання використання публічно-приватного партнерства як дієвого механізму залучення фінансових ресурсів для фінансування інфраструктурних проектів в рамках розвитку транспортних систем. Визначено критерії та умови співпраці в рамках публічно-приватного партнерства. Проаналізовано переваги та недоліки реалізації інфраструктурних проектів за схемою публічно-приватного партнерства. **Ключові слова:** публічно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура, реалізація інфраструктурних проектів, подолання «вузьких місць».

**Постановка проблеми.** На сьогоднішній день транспортна інфраструктура України має ряд суттєвих недоліків, а саме:

– Низька якість інфраструктурних об'єктів – автомобільних доріг, залізничної інфраструктури, великої частини аеропортів, особливо регіональних, інфраструктури річкового транспорту;

– Наявність великої кількості так званих вузьких місць – тобто об'єктів інфраструктури, пропускна здатність яких вже не задовольняє або не задовольнятиме існуючі потреби у майбутньому.

Така ситуація призводить як до недосконалого транспортного обслуговування населення та економіки міст, регіонів та держави в цілому, так і до недостатнього використання транзитного потенціалу України. Тому підвищення якості інфраструктури та подолання так званих «вузьких місць» повинно стати головним пріоритетом держави.

З іншого боку, можливості бюджетів усіх рівнів на сьогоднішній день очевидно недостатні для забезпечення реалізації всіх інфраструктурних проектів, необхідних для сталого розвитку належного розвитку транспортної системи України. І вихід із цієї ситуації лише один – залучення для реалізації інфраструктурних проектів коштів приватних інвесторів на умовах публічно-приватного партнерства.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання необхідності модернізації інфраструктурних галузей України розглядалося в наукових роботах багатьох вчених та практиків. Так, вагомий внесок у дослідження проблем інфраструктури України зробили О. Бордун, Б. Додонов, О. Никифорук, Є. Панченко, М. Погребняк, І. Розуптенко, М. Скринько, С. Сонько, П. Суголов, А. Ягода та ін. Серед іноземних авторів питання залучення приватного капіталу до реалізації інфраструктурних проектів досліджували в своїх роботах В. Варнавський, А. Ізагіре, Д. Кайрукі, В. Кугарі, Мануель Н. Роджер, Ц. Харріс, М. Хаускамп, М. Хумпрейс та ін. Проблеми розвитку ППП в Україні досліджували В. Беседін, О. Єгорова, І. Крейдич, В. Мотриченко, О. Навроцька, В. Островецький, В. Пилипів, В. Ребок, Є. Черевиков та інші. Підготовлено ряд методичних посібників для представників центральних та місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо практичних кроків по реалізації публічно-приватного партнерства [1]. Однак, незважаючи на активні наукові пошуки в згаданих направах та присутнє належне законодавче забезпечення [2], комплексне дослідження науково-методичних засад залучення приватних партнерів до реалізації інфраструктурних проектів в Україні не здійснено.

І як результат, на жаль, в транспортній галузі України практично не реалізовано реальних ін-

фраструктурних проектів на умовах публічно-приватного партнерства. У більшості випадків практика співпраці з приватними партнерами в сегменті послуг, що традиційно надаються державним сектором, обмежується сферою утилізації твердих побутових відходів, тоді як залучення приватних партнерів до великих проектів має негативний досвід. Виключенням можна вважати лише аеропортові комплекси Міжнародного аеропорту «Київ» («Жуляни») та Міжнародного аеропорту «Харків», де аеродромний комплекс створено за рахунок держави, а реалізацію аеровокзальних комплексів взяло на себе приватні інвестори. За цим самим шляхом іде наразі розвиток Міжнародного аеропорту «Одеса». Однак навіть у цих випадках до кінця не розв'язано проблему взаємовідносин держави та приватного інвестора, остаточно не врегульовано питання подальшої експлуатації та відповідальності.

**Метою даної статті** є виокремлення кола інфраструктурних проектів транспортної галузі, які можуть бути реалізовані в рамках публічно-приватного партнерства, а також формулювання умов, необхідних для забезпечення реалізації цих проектів.

Відповідно до нової доктрини інноваційного розвитку промисловості України [3], відбувається поступовий перехід до більш наукоємних технологій, а промисловість поступово переходить до виробництва продукції із більш глибокою ступінню обробки. Це також вимагає й нових підходів, методів і інфраструктури для забезпечення перевезень. Для України розбудова інфраструктури має особливо важливе значення, адже велика частка її об'єктів потребує негайної реновації та залучення нових технологій.

Розвиток державно-приватного партнерства (ДПП) може сприяти залученню приватного капіталу до інфраструктурних галузей України, що, в свою чергу, покликано допомогти в досягненні головного завдання термінових антикризових заходів Кабінету Міністрів України у сфері оздоровлення державних фінансів, а саме: зменшення дефіциту державного бюджету. Поки що механізми публічно-приватного партнерства не набули в Україні широкого розповсюдження.

Здійснення аналізу причин незадовільного стану реалізації інфраструктурних проектів в транспортній галузі України дало можливість виявити осеві причини такого становища, а саме:

1) слабкість державної політики у сфері публічно-приватного партнерства, яка спричинена відсутністю єдиного органу, відповідального за цю сферу в Україні;

2) застарілість основних нормативно-правових актів, які стосуються публічно-приватного партнерства;

3) неузгодженість нових законодавчих ініціатив із вже існуючими юридичними нормами.

І як результат – приватний інвестор не має абсолютних гарантій захисту власних інвестицій.

В більшості випадків при реалізації великих інфраструктурних проектів на умовах публічно-приватного партнерства інверторами з «приватного» боку виступають великі транснаціональні корпорації, інвестиційні банки, міжнародні фінансові організації, інші інституціональні інвестори. І, безумовно, головною метою їх участі у такого роду проектах є одержання прибутку. Звісно, бувають і інші цілі – геополітичні, стратегічні тощо, однак це буває дуже рідко та в контексті даної статті не розглядається.

Тому для участі приватного інвестора в реалізації інфраструктурних проектів абсолютно необхідним є гарантування повернення інвестицій та отримання належного рівня прибутку.

Цій умові можуть відповідати лише інвестиційні проекти, які будуть забезпечені належним транспортним потоком (потокотransпортних засобів, вантажопотоком та пасажиропотоком). Наприклад, для того, щоб проект будівництва концесійної автомобільної дороги був інвестиційно привабливим, інтенсивність руху на ній повинна бути не меншою за 15000 автомобілів на добу. При цьому прогнозні показники на українських дорогах не перевищують 5000 автомобілів на добу, тобто за сучасних умов такі проекти не зможуть вийти на рівень інвестиційної привабливості.

Враховуючи інвестиційну привабливість та з врахуванням аналізу можливих інвестиційних проектів на основі публічно-приватного партнерства, можливо прийти до висновку про те, що в першу чергу за такою схемою повинні реалізовуватись проекти, спрямовані на подолання «вузьких місць» за основними напрямками міжнародних транспортних коридорів. Більш того, заощаджені в таких випадках кошти державного або місцевого бюджетів можуть бути використані на реалізацію

інших соціально значимих проектів, але які не зможуть бути цікавими для інвесторів.

Для вирішення такої ситуації можливі декілька варіантів публічно-приватного партнерства:

1) концесіонер реалізує та експлуатує інфраструктурний проект, а держава забезпечує плату за експлуатаційну готовність;

2) концесіонер реалізує та експлуатує інфраструктурний проект, здійснює збір та контроль виручки за користування ним, а різницю між виручкою та мінімальним рівнем доходу, який забезпечує відповідний рівень прибутку, компенсується концесіонером.

До того ж можливі і інші заходи задля заохочення приватного інвестора. Так, наприклад, при реалізації проекту будівництва концесійної дороги концесіонеромі віддається право створення та експлуатації об'єктів придорожного сервісу (кемпінгів, АЗС, СТО, закладів харчування, готелів тощо), при цьому дані об'єкти експлуатуються концесіонером самостійно або для цього залучаються партнери – відповідні потужні мережеві гравці на відповідному ринку. Оскільки об'єкти придорожного сервісу є високорентабельними та практично одразу починають генерувати дохід та прибуток, право на їх створення та експлуатацію стає вагомим аргументом на користь посилення інвестиційної привабливості проекту.

Як показав досвід багатьох країн, основою антикризових програм часто стають проекти інфраструктури, реалізація яких має забезпечити зменшення безробіття та збільшення ефективності економіки в цілому. В умовах кризових явищ та дефіциту державного бюджету особливої ваги набуває процес фінансування цих проектів. Зважаючи на це, очевидно необхідність залучення приватних партнерів для розбудови транспортної інфраструктури в Україні в умовах кризи та посткризового розвитку. Лише такий шлях забезпечить сталий розвиток транспортної системи України.

#### Список літератури:

1. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства. Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу. – Київ, 2011 р.
2. Закон України «Про державно-приватне партнерство» \ \ <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
3. Новицький В. Нова промислова доктрина – квиток у майбутнє. – Дзеркало тижня. – 2001 – № 26.

**Красноштан А. М.**

Национальный транспортный университет

#### ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ ФИНАНСИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМ

##### Резюме

Рассмотрен вопрос использования государственно-частного партнерства как действенного механизма привлечения финансовых ресурсов для финансирования инфраструктурных проектов в рамках развития транспортных систем. Определены критерии и условия сотрудничества в рамках государственно-частного партнерства. Проанализированы преимущества и недостатки реализации инфраструктурных проектов по схеме государственно-частного партнерства.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, транспортная инфраструктура, реализация инфраструктурных проектов, преодоление «узких мест».

**Krasnoshtan O. M.**

National Transport University

**PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A TOOL OF FINANCING  
OF TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT**

**Summary**

The issue of using public-private partnership as effective mechanism of involving of finance resources for financing of infrastructure project, which realizing in frame of transport systems development. The criteria's and conditions of cooperation in frame of public-private partnership has been determined. Positive and negative sides of realization of infrastructure projects according to the public-private partnership scheme have been analyzed.

**Key words:** public-private partnership, transport infrastructure, infrastructure project realization, bottlenecks avoiding.