

УДК 656.2.008.8

ВИЗНАЧЕННЯ ФУНКЦІЙ ТА РОЗПОДІЛ РИЗИКІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Маркова І.В., к.е.н., доцент,
Лук'янова О.М., к.е.н., доцент
Волохов В.А., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У статті визначено функції учасників державно-приватного партнерства на залізничному транспорті та виявлено ризики, що супроводжують співробітництво держави та приватного сектору у сфері залізничних перевезень.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, залізничний транспорт, функції державно-приватного партнерства, ризики державно-приватного партнерства, реформування.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ФУНКЦИЙ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Маркова И.В., к.э.н., доцент,
Лукьянова Е.Н., к.э.н., доцент
Волохов В.А., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

В статье определены функции участников государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте и выявлены риски, которые сопровождают сотрудничество государства и частного сектора в сфере железнодорожных перевозок.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, железнодорожный транспорт, функции государственно-частного партнерства, риски государственно-частного партнерства, реформирование.

DEFINITION AND FUNCTIONS OF RISK ALLOCATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP FOR RAILWAY TRANSPORT

*Markova I.V.,
Lukyanova E.N.,
Volokhov V.A.*

In the article the functions of the participants of public-private partnership on railway transport and identified the risks that accompany the cooperation of the state and the private sector in the field of railway transportation.

Keywords: public-private partnership, railway transport, functions of public-private partnerships, risks of public-private partnership, reformation.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Одним із основних напрямів трансформації економіки України на сучасному етапі є подальше реформування системи управління окремих галузей. Дійовим засобом підвищення ефективного функціонування державної власності є розвиток партнерських відносин держави та бізнесу, що дозволить залучити в державний сектор економіки додаткові ресурси, насамперед інвестиції. У такій системі відносин відбувається об'єднання ресурсів і потенціалів держави і бізнесу, що сприяє підвищенню ефективності використання наявних ресурсів, розподілу ризиків між державним і приватним сектором та їх мінімізації.

В Україні розвиток партнерських відносин держави і бізнесу знаходиться на початковій стадії, зокрема не сформовано інститути та інституціональне середовище державно-приватного

партнерства (ДПП). Це зумовлює необхідність подальшого дослідження сутності державно-приватного партнерства як форми інституціональної взаємодії державної влади з бізнесом, його ролі в розвитку суспільства, а також визначення функцій учасників державно-приватного партнерства та розподілу ризиків між державою та приватним сектором.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми обґрунтування функцій та розподілу ризиків у співробітництві держави і бізнесу при реалізації проектів державно-приватного партнерства недостатньо досліджені у вітчизняній науковій сфері, хоча теоретико-практичні положення державно-приватного партнерства знайшли відображення у роботах таких провідних вітчизняних та зарубіжних вчених і практиків, як М. Сміт, В.Г. Варнавський, В. О. Кабашкін, І.Л. Іванов, Т.І. Єфіменко,

О.В. Степанова, М.Ю. Авксентьев, О.С. Головатенко та інших науковців [1-9].

Основна увага досліджень вказаних авторів прикута до визначення сутності державно-приватного партнерства, його форм та способів реалізації у різних сферах, обґрунтування ролі у соціально-економічному розвитку держави, але, разом з тим, впровадження державно-приватного партнерства на залізничному транспорті, обґрунтування функцій та розподіл ризиків, що супроводжують такі проекти, залишаються недостатньо дослідженими.

Метою статті є аналіз державного впливу на становлення і розвитку державно-приватного партнерства на залізничному транспорті України, виділення функцій учасників залізничних перевезень та обґрунтування ризиків, що супроводжують співробітництво держави та приватного сектору.

Вклад основного матеріалу. Подальший розвиток ринкових відносин на залізничному транспорті можливий за умови впровадження конкуренції. Конкуренція буде мати місце коли на ринку будуть функціонувати компанії, які самостійно будуть приймати рішення про перелік надаваних послуг, самостійно визначатимуть ціни на свої послуги (в рамках діючого законодавства) та використовуватимуть отриманий прибуток на розробку та впровадження власних інвестиційних програм. Реформування системи залізничних перевезень передбачає функціонування залізничного транспорту як сукупності взаємодіючих комерційних підприємств, які самостійно визначають стратегічні цілі діяльності, гнучко реагують на попит на транспортному ринку, формують прибуток та визначають спрямованість інвестиційних коштів для подальшого розвитку.

Високий рівень інноваційної здатності господарюючих суб'єктів є найважливішою умовою забезпечення безпеки перевезень і узагальненою характеристикою конкурентоспроможності залізничного транспорту України в міжнародній транспортній системі. При цьому без переусвідомлення відношення держави до вирішення проблем залізничників і до можливостей участі приватного сектора в інноваційній діяльності розраховувати на успіх не доводиться. На сьогодні відповідні державні рішення, у тому числі законодавчого плану [11,12], розробляються і приймаються надто уповільнено, а приватний бізнес дотепер мало і неохоче бере участь у стимулюванні і впровадженні інновацій.

Вирішенню зазначених проблем сприяли б розвиток і розширення системи державно-приватного партнерства. Саме воно повинно і здатно стимулювати активність приватного бізнесу і державних підприємств в області потенційно важливих ризикових проектів. Практика роботи залізничних підприємств показує, що на сьогодні нагромадилося багато питань, розв'язання яких

можливо і необхідно саме на основі партнерської взаємодії держави і бізнесу.

Розвиток співробітництва приватних структур і влади на залізничному транспорті на відміну від традиційних відносин, які сформувалися ще за часів Радянського Союзу, сприятиме утворенню принципово нових моделей фінансування, відносин власності та методів управління. При цьому особливості актуальності набуває комплекс питань, пов'язаний з розподілом ризиків державно-приватного партнерства.

В рамках державно – приватного партнерства має відбутися делегування державою ряду повноважень приватному сектору, але ключова роль в забезпеченні перевізного процесу все одно належатиме державі. Держава нестиме відповідальність перед суспільством за безперерйне забезпечення публічними благами (перевезеннями), визначатиме правові рамки, якими повинні керуватися усі інші суб'єкти цивільно – правових відносин, зберігатиме за собою владні функції, навіть вступивши на правах рівноправності сторін, так як може приймати адміністративні акти, які цю рівноправність ігноруватимуть. Держава призвана встановлювати цілі проекту з позицій суспільних інтересів і визначати вартісні та якісні параметри, здійснювати моніторинг реалізації проектів. Приватний партнер має відповідати за оперативну діяльність на різних стадіях реалізації проекту – розробка, фінансування, будівництво і експлуатація, управління, практична реалізація послуг споживачам.

Проекти ДПП являють собою не лише поєднання ресурсів, а цілком особливу конфігурацію інтересів партнерів. Держава як одна із сторін партнерства виступає у ролі носія суспільно значимих інтересів і цілей. Виступаючи у ролі учасника господарського обороту, вона зацікавлена як в ефективності загальних результатів проекту ДПП, так і в забезпеченні власного комерційного ефекту. Приватний партнер звичайно переслідує за мету отримання максимального прибутку. Тому в сегменті комерційних (на відміну від реалізуємих державою суспільних) інтересів між партнерами цілком доречним і навіть необхідним стане торг про можливий розподіл ризиків, неминуче виникаючих в процесі спорудження чи експлуатації об'єктів. Наприклад, ризик прострочення або недотримання прийнятих нормативів. Більшу частину таких ризиків має нести держава. Ризик несплати вимог, як правило, покладається на приватного партнера. Ризик недостатності або коливання попиту несе держава, через те, що приватний партнер на попит впливати практично не може.

У ринковому середовищі процеси виробництва, розподілу, обміну, споживання продукції обумовлюють правила поведінки при наявності невизначеності та ризику. При оцінці підприємницького ризику важливо визначити ступінь безпеки та рівень потенційно можливих збитків.

Якщо за часів директивної економіки на перший план висувалися ризики невиконання державного плану, порушень договірних зобов'язань, недопостачань продукції тощо, обумовлених скоріш усього недотриманням правил і норм господарської діяльності, то в умовах ринкової економіки першорядними елементами ризику є непередбаченість кон'юнктури ринку, попиту, цін та поведінки споживача послуг.

З погляду підходів до ризиків реалізації проектів державно-приватного партнерства, то такі ризики надзвичайно різноманітні. Існує декілька підходів до даної проблеми. Зокрема, головний дизайнер компанії «Ford» Мартін Сміт [1] виділяє наступні ризики ДПП: фінансові, операційні, політичні, а також ризик недофінансування, ризик недотримання термінів виконання, ризик неефективності експлуатації і технічного змісту, ризик розірвання контракту, ризик недоотримання доходів, ризик незавершення будівництва, ризик неготовності об'єктів до експлуатації (ризик відсутності пропозиції), ризик відсутності або падіння попиту.

За думкою російського фінансового експерта Тараса Бондаря [10] ризики проектів ДПП можна поділити на три групи. До першої групи відноситься втрата контролю над державною або муніципальною власністю, зниження якості послуг,

що надаються, зростання вартості послуг для кінцевих споживачів, зниження капітальних витрат при будівництві за рахунок високих операційних витрат.

Друга група ризиків пов'язана з невизначеністю майбутнього. Зокрема, виникає ризик невірної оцінки майбутньої вартості проекту, ризик істотних змін умов контракту і ризик зміни контрагента. Такими ризиками можна управляти лише частково.

Третя група ризиків пов'язана із зниженням прозорості державного бюджету в тому випадку, якщо у відповідного органу державної влади або місцевої адміністрації виникають зобов'язання перед компаніями приватного сектора неборгового характеру – наприклад, лізингові платежі. Залишаючись формально поточними витратами бюджету, вони фактично збільшують боргове навантаження відповідної адміністрації.

Вищевикладене дає можливість формування особливого підходу з оцінки ризиків реалізації проектів державно - приватного партнерства. Пропонована схема будується виходячи з принципу системності ризиків і припускає, що реалізація подібних проектів в тій чи іншій мірі підвладна трьом основним типам ризиків: проектним, систематичним і форс-мажорним. Види ризиків у проектах державно - приватного партнерства представлені на рис. 1.

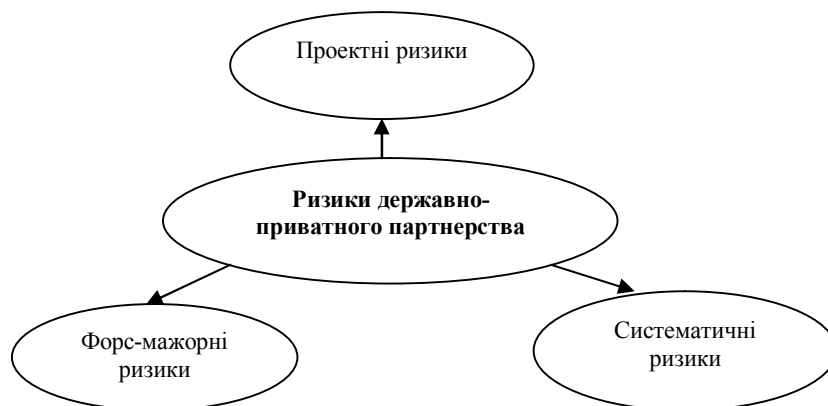


Рис. 1. Формування ризиків державно – приватного партнерства

Під проектними ризиками пропонується розуміти всю сукупність ризиків властивих даному конкретному проекту. Оцінку проектних ризиків пропонується проводити в декілька етапів :

1) оцінка технологічних ризиків і ризиків будівництва;

2) аналіз конкурентної позиції проекту;

3) визначення ризиків, що привносять в проект контрагенти (а саме: постачальники та замовники);

4) оцінка правової структури проекту;

5) оцінка руху грошових коштів і фінансових ризиків.

Систематичний ризик обумовлений причинами інституційного характеру,

макроекономічною ситуацією, політичними, соціальними, правовими чинниками.

До основних таких ризиків відносять: ризик законодавчих змін (наприклад, зміна податкового законодавства); ризик інфляції – зменшення купівельної здатності національної валюти; відсотковий ризик - ризик втрат пов'язаних із зміною відсоткових ставок; політичний ризик - ризик фінансових втрат у зв'язку з нестабільністю і розстановкою політичних сил в суспільстві; валютний ризик - ризик, обумовлений змінами курсу іноземної валюти.

Форс-мажорні ризики - ризики того, що проект буде припинений на певний період часу через пожежу, повінь, шторм або іншу нездоланну силу, незалежну від спонсорів проекту.

Нашою задачею є визначення ризиків, що будуть мати місце між учасниками залізничних перевезень, та з'ясування ступені їх відповідальності у разі виникнення таких ризиків в проектах державно – приватного партнерства.

Найбільш масштабні інвестиції необхідно направити на розвиток інфраструктури залізничного транспорту. Її стан в даний час не відповідає перспективним вантажо- і пасажиропотокам. Невідповідність пропускнуї спроможності між залізничним і іншими видами транспорту приводить до виникнення численних проблемних питань і «вузьких місць». Очевидно, що саме інфраструктурні проекти є найбільш складними з погляду реалізації їх на основі державно-приватного партнерства. Наочним прикладом конструктивного перерозподілу функцій і правомочності між державою і приватним сектором служать концесійні угоди на будівництво, реконструкцію та модернізацію інфраструктурних об'єктів, що розвернулися в багатьох країнах. Концесії і угоди про розділ продукції дозволяють, не втрачаючи суверенного контролю з боку держави, повертати чималі приватні капітали у вельми дорогі проекти.

Розподіл ризиків між державою і приватними інвесторами у секторі вантажних і пасажирських перевезень буде залежати від функцій, якими будуть наділятися сторони.

Так, при залученні приватних інвестицій для подальшого розвитку пасажирських перевезень державі належатимуть наступні функції: гарантування забезпечення соціально значимих пасажирських перевезень; контроль; регулювання; дотримання суспільних інтересів; моніторинг; прийняття ризиків (систематичних та форс - мажорних); фінансова підтримка нерентабельних проектів.

Приватні структури наділятимуться такими функціями: фінансування проектів; розробка та проектування; експлуатація пасажирського рухомого складу; надання широкого спектру послуг пасажирам; прийняття ризиків (в основному проектних, можливо і форс - мажорних).

Отже, при забезпеченні збиткових видів пасажирських перевезень, де ключова роль на початку реформ, запроваджених на основі ДПП буде належати державі (не менш ніж 51% прав та зобов'язань), вона буде власником та займатися виконанням своїх основних функцій – контролем, регулюванням дотриманням суспільних інтересів тощо. За допомогою бізнес – структур можуть бути профінансовані рентабельні проекти у сфері пасажирських перевезень, за що приватними інвесторами будуть отримані дивіденди, нерентабельні проекти можуть здійснюватись за участю держави, тобто за допомогою залучення коштів як з державного або місцевого бюджетів, так і за допомогою приватних інвестицій. Світовий досвід показує, що залучення бізнес – структур до

масштабних проектів сприяє більш ефективному управлінню, гнучкості та оперативності у прийнятті рішень, впровадженню нових більш прогресивних методів роботи, удосконалені техніки та новітніх технологій.

Стосовно прибуткових вантажних перевезень можна відмітити, що тут ключову роль повинні відігравати приватні структури. На початкових етапах залучення приватних інвестицій у механізмах ДПП приватному партнерові повинна відводитися пріоритетна роль стосовно прав та зобов'язань, на подальших етапах реформування вантажні перевезення можуть переважно виконуватися приватними компаніями. Можна припустити, що за держструктурою завжди залишиться виконання державних замовлень та здійснення перевезень стратегічних вантажів.

У секторі вантажних перевезень держава буде виконувати такі функції: правова підтримка приватних вантажних перевізників; фінансова підтримка високотратних проектів; гарантування безперервності вантажних перевезень; контроль та регулювання діяльності приватних структур; прийняття ризиків (систематичних та, у більшості випадків, форс - мажорних).

За приватними структурами, на думку авторів, слід закріпити такі функції як: розробка, проектування та фінансування проектів; володіння вантажними вагонами; експлуатація вантажного рухомого складу; надання широкого спектру послуг вантажовласникам; прийняття ризиків (в основному проектних, можливо і форс - мажорних).

Держава може і повинна допустити участь приватних структур в наданні суспільних благ, розмиваючи монополію, у сфері інфраструктури і соціальних послуг. Таким чином, функції держави переміщуються в область адресного захисту найуразливіших верств населення, що, у свою чергу, принципово міняє відношення до можливості участі приватного бізнесу у виробництві і розподілі суспільних благ.

Важливою умовою для успішної реалізації державно-приватного партнерства є наявність передбачуваного і сталого інституціонального середовища. Це необхідно для того, щоб ризик приватного бізнесу був для нього прийнятним, що припускає ефективність правового захисту приватної власності, надійність фінансових ринків, стає фінансове становище партнерів, прозорість виконання угод. Крім цього, важливо забезпечити реалізацію партнерства як справедливого, відкритого інституту, що створюється в інтересах суспільства.

Висновок. Дослідження можливості залучення приватних інвестицій у розвиток матеріально – технічної бази залізничної галузі на основі державно – приватного партнерства є визначальним чинником у забезпеченні подальшого реформування залізниць країни.

Визначені функції держави та приватних структур при виконанні залізничних перевезень та утриманні інфраструктури, діючих в межах державно – приватного партнерства, та розподіл ризиків обумовлюють подальший розвиток соціально значимих пасажирських перевезень, вантажних перевезень, збільшення парку власних вагонів, модернізацію об'єктів інфраструктури, створення умов для використання власних магістральних локомотивів, розвиток конкуренції на залізничному транспорті.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Частно-государственное партнерство в России: финансирование проектов в условиях международной конкуренции. Матер. междунар. конф. - М.: ЗАО "КПИМГ", 2007. - 98 с.
2. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора / В.Г. Варнавский. - М.: Наука, 2005. - 316 с.
3. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. Теория и практика: учебное пособие / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев. - М.: Высшая школа экономики, 2010. - 228с.
4. Кабашкин В.А. Государственно-частное партнерство в регионах Российской Федерации: учебное пособие / В.А. Кабашкин. - М.: Дело, 2011. - 120с.
5. Иванов И.Л. Государственно-частные партнерства в России: проблемные аспекты законодательства и опыт юридического структурирования проектов / Под общ. ред. А.А. Зверева. // Государственно-частное партнерство. Пути

совершенствования законодательной базы. - М., 2009. - 234 с.

6. Єфименко Т. І. Формування конкурентоспроможної податкової системи як чинник розбудови державно-приватного партнерства в Україні // Науковий вісник. — Ірпінь, 2009. — N1 (44): Економіка, право. — С.18–23.

7. Степанова О.В. Інституційні механізми розвитку державно-приватного партнерства в Україні / О.В. Степанова //Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка", 2012.

8. 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.

9. Головатенко О. С. Ризики та напрями їх подолання при розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві / О.С.Головатенко // Науковий вісник. — К., 2008. — Вип. 2 (4): Державне та муніципальне управління. — С. 264–270.

10. Бондарь Т. Вынужденное партнерство / Т. Бондарь // Политический журнал. - 2005. - № 9. - С.13 – 16.

11. Про державно – приватне партнерство: закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу ://zakon4.rada.gov.ua

12. Про затвердження Методики виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними [Електронний ресурс]. – Режим доступу://zakon4.rada.gov.ua

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 629.4.014.6(100+477)

КЛАСИФІКАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ У ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ ТА УКРАЇНІ

Матусевич О.О., аспірант (ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна)

Зроблений загальний огляд європейських пасажирських поїздів. По результату аналізу й систематизації цієї інформації, автором запропонована загальна схема класифікації європейських поїздів. Розглянута нова класифікація поїздів в Україні: ціль її створення, особливості, ознаки класифікації, переваги й недоліки. Зроблений висновок про її удосконалення.

Ключові слова: класифікація, пасажирський, поїзд, європейський, перевезення, залізниця, показник.

КЛАССИФИКАЦИЯ ПАСАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ И УКРАИНЕ

Матусевич А.А., аспирант (ДНУЖТ им. ак. В.Лазаряна)

Сделан общий обзор европейских пассажирских поездов. По результату анализа и систематизации этой информации, автором предложена общая схема классификации европейских поездов. Рассмотрена новая классификация