

ВИБІР ФОРМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ СУСПІЛЬСТВА

Середа А.І., ст. групи Д-41-19;

annasereda102@gmail.com;

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Догадайло Я.В. к.е.н., доцент

svetlicwork@gmail.com

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Нині концепція сталого розвитку сприймається як парадигма розвитку сучасного суспільства [1-4]. Ця концепція передбачає виконання всіма країнами світу сімнадцяти глобальних Цілей Стійкого Розвитку (ЦУР), що охоплюють три аспекти сталого розвитку: соціальний, економічний та екологічний, а також аспекти, пов'язані зі світом, правосуддям та ефективними інститутами [1,4]. Відповідно до чинного Указу Президента України "Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року" необхідно забезпечувати дотримання наведених у ньому цілей: подолання бідності; подолання голоду, розвиток сільського господарства; міцне здоров'я та благополуччя; якісна освіта; гендерна рівність; чиста вода та належні санітарні умови; доступна та чиста енергія; гідну працю та економічне зростання; індустрія, інновації та інфраструктура; скорочення нерівності; сталий розвиток міст та громад; відповідальне споживання та виробництво; пом'якшення наслідків зміни клімату; збереження морських ресурсів; захист та відновлення екосистем суші; мир, справедливість та потужні університети; партнерство заради сталого розвитку [2,3].

Мережа автомобільних доріг є основною складовою інфраструктури кожної держави як основної передумови економічного зростання і підвищення добробуту населення. З початку з початку повномасштабної війни в Україні було зруйновано 305 штучних споруд та 24 000 км автомобільних доріг потрібно розчистити, відремонтувати або взагалі відбудувати. Для відновлення зруйнованої інфраструктури необхідно приблизно 3-4 роки, при чому базові речі планується відновити за 1-1,5 роки [5]. Окрім цього необхідно відмітити, що ще до воєнного стану сучасна дорожня інфраструктура, по-перше, не відповідала потребам економіки, основні фонди галузі були значно застарілі, а по-друге, спостерігалось неефективне використання потужностей і ресурсів, низький рівень менеджменту та корупція. Більшість країн світу, шукаючи найкращі механізми вирішення подібних проблем, переконалися що найефективнішим методом є впровадження приватно-державного партнерства, яке дає змогу отримати інвестиції, знизити виробничі витрати, отримувати бюджетні видатки, розподілити ризики, а також підвищити якість автомобільних доріг та досягти доступності послуг.

Проте у процесі реалізації проектів приватно-державного партнерства більшість країн зіткнулися з проблемою досвіду, неприйняттям населенням нововведень. Адже успішна реалізація приватно-державного партнерства

можлива за умови чітко визначених переваг і недоліків таких проектів та створення передумови для впровадження.

Розрізняють три основні форми приватно-державного партнерства [6-8]:

- лізингові (орендні) - передбачають державні субсидії, тобто приватний сектор, як правило, будує і утримує, експлуатує об'єкт відповідно до умов лізингу (оренди), а після закінчення терміну оренди передає його державі.

- концесійні - також можуть включати державні асигнування на будівництво, утримання та експлуатацію об'єкта концесії. Проте привалююча частка зобов'язань належить концесіонеру. При цьому власником автомобільної дороги або дорожнього об'єкта є держава.

- приватизаційні - держава передає об'єкт або його частину у власність приватному сектору. Зазвичай держава вимагає виконання ряду умов при укладанні таких договорів, щоб забезпечити покращення об'єкта, надання доступних послуг високої якості.

Зважаючи на те, що автомобільні дороги забезпечують суспільні блага, то традиційні моделі приватизації у цій галузі застосувати недоцільно. Передусім тому, що держава повинна зберегти за собою право власника доріг, замовника і звісно виконувати функції регулятора та контролера за діяльністю приватних компаній. Світова практика має досвід подібної співпраці між державою і приватними компаніями, яка називається державно-приватним партнерством.

Згідно Закону України державно-приватне партнерство це співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів, що згідно із Законом України "Про управління об'єктами державної власності" здійснюють управління об'єктами державної власності, органів місцевого самоврядування, Національною академією наук України, національних галузевих академій наук (державних партнерів) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій (приватних партнерів), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами, та відповідає ознакам державно-приватного партнерства, визначеним цим Законом [7]. Ознаками ДПП є [7]: створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення) об'єкта державно-приватного партнерства та/або управління (користування, експлуатація, технічне обслуговування) таким об'єктом; довготривалість відносин (від 5 до 50 років); передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства та внесення приватним партнером інвестицій в об'єкт державно-приватного партнерства.

Класична модель приватно-державного партнерства передбачає розподіл прав між державою і приватним сектором таким чином, що інвестор отримує повну комерційну незалежність і доходи, а держава зберігає за собою повноваження регулювання та контролю. Для держави це один з найефективніших методів виконання своїх функцій на високому рівні, а для інвестора – це передусім комерційна пропозиція, яка має покрити усі витрати і забезпечити отримання прибутків. Дорожні концесії проявили себе ефективно

майже в усіх країнах, що мають подібний досвід. Адже концесії залучають для підвищення операційної ефективності державних підприємств, впровадження державних та управлінських нововведень, підвищення якості послуг та мобілізації фінансових ресурсів. Треба зазначити, що приватно-державне партнерство у формі саме концесій найбільш поширене у транспортній галузі, адже незадовільний стан доріг, мостів, тунелів, залізничних доріг призвів до нагальної потреби у пошуку нових форм фінансування цих об'єктів для відновлення. Воно набуло поширення і розвитку передусім у транспортній інфраструктурі, бо проекти у цій галузі великомасштабні і довгострокові, ефективні, суспільно необхідні, потребують значного фінансування, до того ж зрозумілою і простою є схема повернення вкладених коштів.

Розглянувши Закон України «Про державно-приватне партнерство» [7] та особливості виконання робіт в дорожньому господарстві автори приєднуються до вчених [6,8], які вважають, що оптимальним та раціональним для України є вибір концесійної форми здійснення державно-приватного партнерства у дорожньому господарстві. Передусім тому, що держава повинна зберегти за собою право власника доріг, замовника і виконувати функції регулятора та контролера за діяльністю приватного сектора, а також проекти такої галузі масштабні і довгострокові, ефективні, суспільно необхідні, потребують значного фінансування, до того ж зрозумілою є схема повернення вкладених коштів. Основні ознаки моделей концесійних угод представлені в таблиці 1.

Таблиця 1 – Моделі концесійних угод [6]

Назва моделі	Характеристика ознаки
1	2
Гнучка модель	Держава має право змінювати заздалегідь зазначені статі 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 неможлива 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 експлуатації її.
Інтегрована модель	Держава і приватний сектор домовляються про спільне проектування, будівництво, утримання та 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.
Комплексна модель	Концесіонер самостійно реалізує увесь комплекс робіт з будівництва об'єкта концесії та його експлуатації, при цьому державі сплачує концесійні платежі.

Закінчення табл. 1

1	2
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 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.

За алгоритмом, запропонованим в роботі О.В. Жулин [6], для використання в Україні було обрано інтегровану інфраструктурну модель покрокового партнерства.

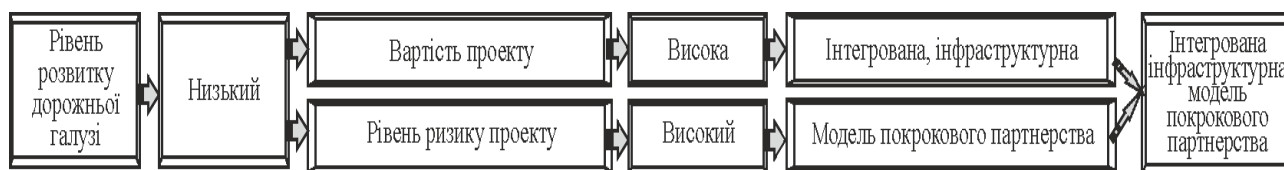


Рисунок 1 – Вибір моделі концесійних угод для будівництва та експлуатації автомобільних доріг в Україні

Щодо інших форм державно-приватного партнерства, то не всі можуть бути використані у дорожньому господарстві і у деяких з них відсутня законодавча нормативно-правова основа, яка не дає змогу залучити певні форми державно-приватного партнерства до використання для задоволення суспільних потреб.

Література.

- 17 Goals to Transform Our World. *Sustainable Development Goals* : Web site. URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/> (Last accessed: 06.03.2023).
- Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ від 30 вер. 2019 р. №722. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text> (дата звернення: 06.03.2023)
- Our Work on the Sustainable Development Goals in Ukraine. *United Nations Ukraine* : Web site. URL: <https://ukraine.un.org/en/sdgs> (Last accessed: 06.03.2023).
- Хаустова В. Є., Омаров Ш. А. Концепція сталого розвитку як парадигма розвитку суспільства. *Проблеми економіки*. 2018. №. 1 (35). С. 265 – 273.
- Дороги мають бути відновлені коштом заморожених активів рф. *Укрінформ* : веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3509005-dorogi-maut-buti-vidnovleni-kostom-zamorozhenih-aktiviv-rf-ukravtodor.html> (дата звернення: 06.03.2023).
- Жулин О.В. Тарифікація послуг за проїзд платними дорогами України: дис. ... канд. ек. наук : 08.00.04 / Націон. трансп. ун-т. Київ, 2009. 219 с.
- Про Державно-приватне партнерство : Закон України від 01 лип. 2010 р. № 2404-VI URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 13.03.2023).
- Юрченко А.С. Економічне обґрунтування концесій у дорожньому будівництві : дис. ... д-ра філософії : 051 / Націон. трансп. ун-т. Київ, 2021. 205 с. URL: http://diser.ntu.edu.ua/Dis_Yurchenko.pdf (дата звернення: 13.03.2023).