

УДК 656.2.008.8

## ВИЗНАЧЕННЯ РИЗИКІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА З'ЯСУВАННЯ СТУПЕНІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СТОРІН У РАЗІ ЇХ ВИНИКНЕННЯ

*Маркова І. В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*У статті визначено ризики учасників державно-приватного партнерства на залізничному транспорті залежно від функцій, якими наділятимуться держава та приватні структури у сфері залізничних перевезень. Сутність системного підходу з оцінки ризиків полягає в тому, що реалізація проектів державно-приватного партнерства на залізничному транспорті підвладна трьом основним типам ризиків: проектним, систематичним і форс-мажорним.*

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

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И ВЫЯСНЕНИЯ СТЕПЕНИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТОРОН ПРИ ИХ ВОЗНИКНОВЕНИИ

*Маркова И. В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

*В статье определены риски участников государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте в зависимости от функций, которыми будут наделяться государство и частные структуры в сфере железнодорожных перевозок. Сущность системного подхода к оценке рисков заключается в том, что реализация проектов государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте подвластна трем основным типам рисков: проектным, систематическим и форс-мажорным.*

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

## DEFINITION OF RISK PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP FOR RAIL TRANSPORT AND DETERMINE THE DEGREE OF RESPONSIBILITY OF THE PARTIES WHICH MAY ARISE

*Markova I. V., Candidate of Economic Sciences, an associate professor (USA of RT)*

*The paper defines' risks of public-private partnership in railway transport, depending on the functions that will be vested with the state and private structures in the field of railway transportation. The essence of systemic campaign to risk assessment is that the implementation of public-private partnership in railway transport is subject to three main types of risks: design, systematic and force majeure.*

*Risk allocation on the basis of the functions of the state and private structures of railway transport and infrastructure maintenance, operating within the boundaries of public-private partnerships, cause the further development of socially significant passenger traffic, freight traffic, increasing its own fleet of cars, upgrading of infrastructure, creation of conditions for use own mainline locomotives, the development of competition in rail transport.*

*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.** Потреба удосконалення системи управління залізничним транспортом та процесами перевезень підкріплюється необхідністю формування конкурентного середовища в галузі, що зорієнтовує перехід інших сфер економіки до ринкової трансформації. Прискорення залізничних перевезень є об'єктивною складовою таких перетворень, при цьому важливо врахувати, що вирішення нових проблем за допомогою апробованих десятиліттями форм та методів

управління не є ефективним. Це зумовлює актуальність пошуку механізмів прискорення на основі врахування управлінських та фінансових аспектів зазначених процесів.

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 розподіл ризиків між державою та приватним сектором.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Проблеми державно-приватного партнерства та розподілу ризиків 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. Єфименко, О.В. Степанова, М.Ю. Авксентьев, О.С. Головатенко, Т.Бондарь та інших науковців [1-10].

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 та дослідження ризиків, що супроводжують такі проекти, залишаються недостатньо вивченими.

**Метою статті** є аналіз державного впливу на становлення і розвиток державно-приватного партнерства на залізничному транспорті України та обґрунтування ризиків, що супроводжують співробітництво держави та бізнесу у залізничній галузі.

**Виклад основного матеріалу.** 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. Без переусвідомлення відношення держави до вирішення проблем залізничної галузі 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.

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 особливої актуальності набуває комплекс питань, пов'язаний з розподілом ризиків державно-приватного партнерства.

На сьогодні законодавчо визначено, що державно-приватне партнерство в Україні — система відносин між державним та приватним партнерами, при реалізації яких ресурси обох партнерів об'єднуються з відповідним розподілом ризиків, відповідальності та винагород (відшкодувань) між ними, для взаємовигідної співпраці на довгостроковій основі у створенні (відновленні) нових та/або модернізації (реконструкції) діючих об'єктів, які потребують залучення інвестицій, та користуванні (експлуатації) такими об'єктами. В Україні закон «Про державно-приватне партнерство» передбачає реалізацію проектів лише у формі договору, тоді як, наприклад, у ряді європейських країн такого обмеження немає, переважно створюється спеціальна структура у формі юридичної особи за участю публічного і приватного партнера, у ряді випадків — ще за участю фінансових інститутів. У рамках даного об'єднання і укладаються договори, що дозволяє досягти максимальної структурованості і прозорості операції.

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 невідотримання 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.

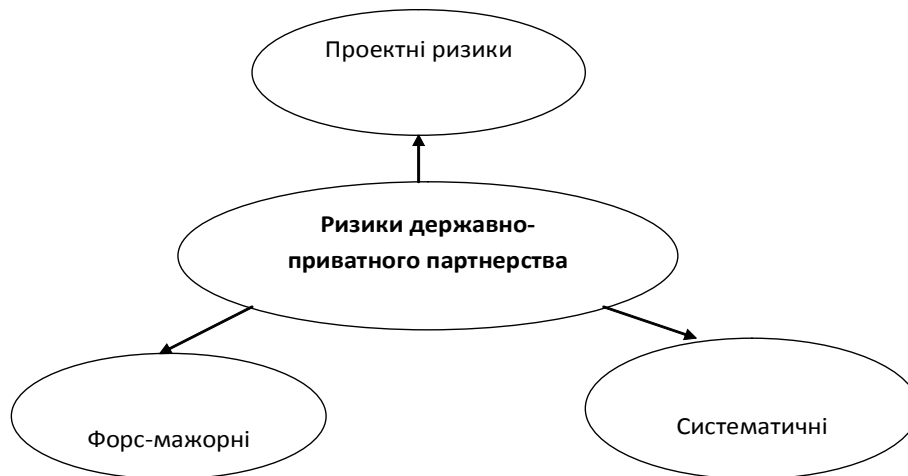


Рис. 1 – Формування ризиків державно – приватного партнерства

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 систематичних 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, не залежну 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 пропускної 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, привертати чималі приватні капітали у вельми дорогі проекти.

Розподіл ризиків між державою і приватними інвесторами у секторі вантажних і пасажирських перевезень та ступінь відповідальності 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 пасажиром; 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, удосконаленні 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 високозатратних 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 автора, 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, розвиваючи 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.

Розподіл ризиків на основі визначення функцій держави та приватних структур при виконанні залізничних перевезень та утриманні інфраструктури, діючих в межах державно – приватного партнерства, 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 "КПМГ", 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. — №1 (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 Єлагін Ю.В.*

УДК 656.615:338.47:005.332

### УПРАВЛЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЯМИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

*Примачев Н. Т., д.э.н., профессор,  
Дмитриенко А. Ф., ассистент (ОНМА)*

*Диверсифікація розвитку морської транспортної індустрії по критеріям ефективності окремих підприємств і міжнародної безпеки формує систему управління економічним потенціалом судноходних компаній і портів. Исследуются особенности достижения равновесия в экономической деятельности за внесистемными ограничениями. Учитывается сложная совокупность факторов, предопределяющих характер изменения в морской транспортной индустрии. Стабилизация ситуации основывается на постоянной корректировке решений относительно экономического потенциала. Главным оказывается выбор стратегии операторской деятельности в соответствии с критериями адекватности новым условиям.*

*Ключевые слова: морской транспортный рынок, судноходная компания, порт, капитальные активы.*

### УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

*Примачов М. Т., д.е.н., профессор,  
Дмитрієнко А. Ф., асистент (ОНМА)*

*Диверсифікація розвитку морської транспортної індустрії за критеріями ефективності окремих підприємств і міжнародної безпеки формує систему управління економічним потенціалом судноплавних компаній і портів. Досліджуються особливості досягнення рівноваги в економічній діяльності за позасистемними обмеженнями. Враховується складна сукупність чинників, що зумовлюють характер зміни до морської*