

ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

Сучасний стан фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом вимагає застосування нових інструментів у вирішенні ряду проблем з якими стикаються підприємства транспортної галузі. Тому важливо збалансувати відносини в системі «державна – регіональна влада – суб'єкт господарювання».

Реалізація інноваційних проектів транспортної галузі не повинна ставати тягарем для держави. Інноваційно-привабливим механізмом залучення приватних інвестицій є державно-приватне партнерство. Досвід функціонування фінансового забезпечення через взаємодію держави та приватних транспортних підприємств використовують у всьому світі.

Вивчення питань державно-приватного партнерства займалися зарубіжні та вітчизняні науковці. Зокрема, Делмон Д.Дж., Горобінська І., Пашенко Ю., Богомазов В., Бойко О., Вінник О., Максимов В.

Питанню ефективного розвитку транспортної галузі присвячена значна кількість досліджень вітчизняних та закордонних вчених. Але вивчення державно-приватного партнерства транспортної галузі не отримало достатнього висвітлення в наукових джерелах і потребує подальшого дослідження.

Джерелом регулювання державно-приватного партнерства є Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI, який набрав чинності 31.10.2010 р. і визначив організаційно-правові засади взаємодії державних партнерів із приватними партнерами основні принципи державно-приватного партнерства на договірній основі. Другим документом, щодо регулювання державно-приватного партнерства є розпорядження Кабінету Міністрів України в 2013 році «Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013–2018 роки».

Важливим стратегічним документом у визначенні пріоритетних напрямків розвитку транспортної галузі є Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

Головними напрямками вдосконалення функціонування та фінансового забезпечення транспортної галузі згідно стратегії до 2030 року є:

- 1) ефективність державного управління транспортним сектором;
- 2) надання якісних та ефективних послуг перевезень;
- 3) забезпечення сталого фінансування транспорту;
- 4) обсяг інвестицій для забезпечення сталого розвитку міського транспорту оцінено у 13,5 млрд. євро до 2030 року.

Загальними проблемами, що потребують розв'язання відповідно до Національної транспортної стратегії України – це брак фінансування транспортної галузі та недосконала фіскальна політика, що призводить до відпливу коштів з підприємств транспортної галузі; недостатній рівень фінансування розвитку об'єктів транспортної інфраструктури для забезпечення сталого зростання обсягу перевезень територією України; низький рівень управління ресурсами та недостатність заходів щодо стабільного розвитку підприємств транспортної галузі; високий рівень зношеності основних фондів (ступінь зносу основних засобів підприємств транспорту та складського господарства у 2014 році – 97,9 відсотка).

Згідно Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року важливу роль у становленні нових підходів до створення потужної інфраструктури країни є тісна взаємодія держави та приватного бізнесу.

Державно-приватне партнерство (далі – ДПП) – співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів 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, та відповідає ознакам ДПП, визначеним цим Законом.

Державне регулювання транспортної галузі здійснюється через прийняття законів та нормативно-правових актів, загальних для всієї транспортної системи, незалежно від виду транспорту, територіального розташування тих чи інших об'єктів, економічної кон'юнктури, прибутковості або збитковості окремих підприємств і галузей.

Вплив держави на суб'єкти господарювання транспортної галузі здійснюється через:

- використання коштів податкового регулювання;
- пряме встановлення цін на послуги суб'єкта господарювання і обмеження підвищувальних коефіцієнтів, примусове виконання наданих пільг на проїзд;
- конкурентний розподіл державного та регіонального замовлення й відповідних бюджетних дотацій;
- державні замовлення на обслуговування серед приватних підприємців; фінансова підтримка розвитку пасажирського транспорту бюджетами різного рівня, враховуючи компенсацію пільгових поїздок через дотації, субвенції, субсидії тощо.

Фінансове забезпечення транспортної галузі на державному та регіональному рівнях має нестійкий характер, що зумовлює необхідність впровадження фундаментальних змін. Окрім недофінансування, причиною критичного рівня розвитку галузі є технічна відсталість.

Досвід вирішення проблем обмеженого фінансового забезпечення транспортної галузі в багатьох країнах пов'язують з впровадженням механізму ДПП. Сучасний стан галузі не відповідає вимогам реалізації нового європейського курсу в повному обсязі.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Реалізація ДПП в транспортній галузі на регіональному рівні має здійснюватися через фінансове забезпечення з місцевих бюджетів. Органи місцевого самоврядування повинні отримати можливість приймати рішення, щодо реалізації проектів державно-приватного партнерства.

Впровадження проектів ДПП в транспортній галузі супроводжується певними ризиками, проте механізм партнерства держави та приватного бізнесу має більше переваг і успіх в реалізації інвестиційних проектів.

Для створення сприятливих умов впровадження ефективного ДПП в транспортній галузі України існує ряд перешкод.

- оформлення та отримання дозвільної документації на реалізацію проекту ДПП через надмірну бюрократію;
- відсутність методології надання державної підтримки в рамках реалізації проектів, через низьку кількість впроваджених українських проектів ДПП в цілому;
- дефіцит бюджетних коштів та складність механізму надання державної підтримки;
- невідповідність форм і принципів ДПП міжнародним стандартам;
- обмеженість в отриманні державних гарантій в реалізації проектів ДПП на регіональному рівні;
- значна частина коштів для поліпшення транспортної галузі очікується від міжнародних фінансових інститутів, що уповільнює процес впровадження ДПП.

Отже, впровадження механізму взаємодії «держава – регіональна влада – суб'єкт господарювання» в транспортній галузі через ДПП має ряд перешкод. Але партнерство держави та бізнесу – це один із шляхів забезпечення сталого розвитку інфраструктури України.