



УДК: 656.629:338.28

Лерніченко К.В.*старший викладач кафедри маркетингу,
транспортних технологій і логістики
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

ВПРОВАДЖЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ГАЛУЗЬ МІСЬКОГО РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

У статті надано теоретичні засади державно-приватного партнерства, та обґрунтовано доцільність його використання задля реалізації проекту впровадження міського річкового транспорту; визначено суб'єктів концесії і їх обов'язки; представлено потенційні витрати і доходи сторін концесії.

Ключові слова: водний транспорт, пасажирський транспорт, водне таксі, міські річкові перевезення, державно-приватне партнерство, концесія.

Лерніченко Е.В. ВНЕДРЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ОТРАСЛЬ ГОРОДСКОГО РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

В статье приведены теоретические основы государственно-частного партнерства, и обоснована целесообразность его использования для реализации проекта внедрения городской речного транспорта; определены субъекты концессии и их обязанности; представлены потенциальные расходы и доходы сторон концессии.

Ключевые слова: водный транспорт, пассажирский транспорт, водное такси, городские речные перевозки, государственно-частное партнерство, концессия.

Lernichenko K.V. IMPLEMENTATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS IN URBAN RIVER TRANSPORT SECTOR

This article presents the theoretical foundations of public-private partnerships and the expediency of its use for the project implementation of the urban river transport; defined subjects concessions and their responsibilities; presents the potential costs and income sides of the concession.

Keywords: water transport, passenger transport, water taxi, urban river transportation, public-private partnership, concession.

Постановка проблеми. Умови господарювання в Україні потребують ефективного регулювання впливу держави на відновлювальні процеси в інфраструктурних галузях, запровадження державно-приватного партнерства. Міський річковий транспорт потребує значних капіталовкладень, що можна забезпечити приватними інвестиціями.

Сьогодні не існує механізму запровадження державно-приватного партнерства на міському річковому транспорті, як і не існує самого міського річкового транспорту. Потребує вирішення питання оцінки доцільності реалізації проекту, обґрунтування умов фінансування проекту, винайдення ефективної моделі партнерства для приватного бізнесу та держави.

Отже, дослідження державно-приватного партнерства на міському річковому транспорті досить актуальне і матиме значну соціально-економічну значимість.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Численні наукові праці вітчизняних та іноземних науковців, таких як І. Аксьонов, О. Артинов, С. Боняр, М. Біленький, М. Громов, В. Ільчук, Г. Кондратьєв, В. Коба, Ф. Кравець, В. Краєв, Б. Парахонський, Ю. Пащенко, Ю. Цветов, Є. Сич та ін., присвячені проблемним питанням транспортної галузі, у тому числі й річкового транспорту. В працях таких науковців, як Р. Burns, А. Estache, J. Delmon, В.Г. Варнавський, В.М. Геєць, Т.І. Єфіменко, І.В. Запатріна, Ю.В. Зворикіна, С.Л. Сосна та ін., досліджується сутність і доцільність застосування визначених форм державно-приватного партнерства.

Проте механізм запровадження державно-приватного партнерства в процесі реалізації проектів розвитку річкового транспорту, зокрема, міського, не досліджено до кінця. Відсутній інструментарій техніко-економічного обґрунтування проектів державно-приватного партнерства у сфері міського річкового транспорту та визначення їх ефективності.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Дослідити існуючі форми та моделі державно-приватного партнерства, та зосередитись на тих, що можна використати при формуванні механізму впровадження міського річкового транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Впровадження міського річкового транспорту (водного таксі і річкових трамваїв) потребує значних капіталовкладень, особливо на початковому етапі (купівля суден, реконструкція/будівництво берегової бази обслуговування флоту і пасажирів, розробка маркетингової діяльності тощо) – на перший план виходить потреба в приватних інвестиціях на додаток до бюджетних коштів. Для реалізації програми необхідно знайти фінансові і трудові ресурси, а також об'єднати можливості держави і приватного бізнесу, тобто будувати взаємовідносини на основі державно-приватного партнерства.

Державно-приватне партнерство (ДПП) – це взаємодія центральних чи місцевих органів влади та приватного сектора, заснована на довгостроковій угоді щодо постачання послуг, які традиційно надавались державними/комунальними підприємствами [1]. Головними чинниками ДПП в галузі міського річкового транспорту має стати реформування відносин власності, необхідність використання нових методів управління державним майном, що не підлягає приватизації та потребує інвестиційних вкладень.

Застосування ДПП при впровадженні міського річкового транспорту сприятиме залученню позабюджетних інвестиційних ресурсів; зменшенню бюджетних витрат на утримання та експлуатацію флоту та берегової бази обслуговування (що традиційно фінансуються з державного бюджету); збільшенню надходжень у бюджет; можливості приватному бізнесу ведення операційної діяльності в сфері міських пасажирських перевезень; розподілу ризиків при реалізації даного проекту.

Розробка механізму запровадження ДПП на міському річковому транспорті потребує вирішення наступних завдань: дослідити світовий досвід використання ДПП у реалізації проектів міського річкового транспорту; обґрунтувати переваги та умови активізації запровадження даного проекту на умовах ДПП; обрати модель впровадження проекту; заохотити приватний бізнес прийняти участь у запропонованому проекті; розробити і обґрунтувати умови фінансування проекту та фінансові взаємовідносини учасників.

Також слід визначити форми та моделі ДПП, що будуть використовуватись при формуванні механізму впровадження міського річкового транспорту.

Згідно із Законом України «Про державно-приватне партнерство», ДПП здійснюється у формі концесійних договорів, договорів про спільну діяльність, інших договорів, істотні умови яких мають відповідати вимогам, встановленим законами України [2]. Форми ДПП і їх ознаки:

1. Сервісні контракти – уряд наймає підприємство приватної форми власності для виконання певних завдань з обслуговування виробництва або надання послуг. Державна структура залишається основним постачальником інфраструктурних послуг в економічній системі.

2. Контракти на управління – поширюються на послуги, що надаються на основі контрактів, в

які включені всі або деякі повноваження на управління та надання громадських послуг. Остаточні зобов'язання щодо надання громадських послуг, їх якості та повноти задоволення потреб суспільства залишаються за державним сектором економіки. Повноваження щодо оперативного управління процесом надання громадських послуг покладаються на приватного партнера, який формує оборотний капітал, необхідний для поточної діяльності, але не фінансує капітальні інвестиції.

3. Договори оренди – приватний партнер несе відповідальність за обслуговування в повному обсязі. Відповідальність за надання громадських послуг передається від державного сектора приватному. Фінансовий ризик експлуатації та обслуговування несе повністю приватний партнер. Нові інвестиції та їх вилучення залишаються обов'язком держави.

4. Концесія – приватний партнер відповідає за повне надання послуг у зазначеній галузі, несе відповідальність за надання оборотного капіталу та фінансування інвестицій. Активи перебувають у власності держави у період дії концесії (зміна власника обумовлюється в договорі концесії). Роль державного сектора полягає у регулюванні цін та якості наданих громадських послуг, якості обслуговування.

5. Спільні підприємства та приватні фінансові ініціативи – альтернатива повної приватизації. Інфраструктура знаходиться у спільному володінні й

експлуатується державним сектором та приватними партнерами. Уряд є одночасно власником і регулятором. Приватний партнер зазвичай виконує оперативну роль.

У 2003 р. Європейська комісія узагальнила можливі типи (моделі) впровадження ДПП [5, с. 81]:

1. Контракти на надання послуг – приватний партнер організовує субпідрядні тендери, надає послуги й утримує об'єкт упродовж короткого періоду часу. Орган влади несе фінансову й управлінську відповідальність і ризики.

2. Контракт на надання послуг та утримання об'єкту – приватний партнер надає послуги й утримує об'єкт, який є у публічній власності. Доходи приватного сектору залежать від його результативності. Орган влади несе фінансові й інвестиційні зобов'язання і ризики.

3. Лізинг – приватний партнер купує або ж бере у лізинг об'єкт від органу влади, здійснює його реконструкцію, модернізацію і/або розширює сферу його функціонування.



Рис. 1. Характеристика загальноприйнятих типів концесій

4. Будівництво-експлуатація-передача – приватний партнер проектує, споруджує об'єкт, надає послуги і передає його органу влади після закінчення терміну дії контракту або ж в інший, визначений у договірному порядку час. Після «трансферу» приватний партнер може отримати право на оренду чи лізинг об'єкта.

5. Проектування-будівництво-фінансування-експлуатація – приватний партнер проектує, споруджує, інколи є власником об'єкту, надає послуги та керує ним, не маючи зобов'язання передати його органу влади.

Найбільш поширеною формою «Будівництво-експлуатація-передача» і «Проектування-будівництво-фінансування-експлуатація» є концесія, яка передбачає, що приватний інвестор проектує, фінансує, здійснює спорудження об'єкту, надає послуги в обмін на право безпосередньо отримувати (збирати) дохід від споживачів послуг упродовж чітко визначеного періоду часу. Водночас об'єкт залишається у державній формі власності. Концесії є найбільш придатними для транспортної інфраструктури.

Отже, враховуючі форми і моделі здійснення ДПП, вважаємо, що при запровадженні міського річкового транспорту ДПП може здійснюватися у формі концесій. Серед загальноприйнятих типів концесій використовуються такі (рис. 1) [4; 6; 7]:

При формуванні механізму впровадження міського річкового транспорту доцільно використовувати усі з наведених типів концесій в залежності від домовленостей сторін.

Слід визначити сторони концесійного договору міського річкового транспорту і його об'єкт. Згідно Закону України «Про концесії», об'єктом угоди стає надання послуг міським громадським транспортом [8]. Концесіонер – суб'єкт підприємницької діяльності (їх може бути декілька), який отримав концесію [8]. Концесіодавець – орган виконавчої влади або відповідний орган місцевого самоврядування, уповноважений, відповідно, Кабінетом Міністрів України чи органами місцевого самоврядування на укладання концесійного договору [8]. Розпочати впровадження водного таксі і річкових трамваїв в якості міського річкового транспорту на основі концесії ми пропонуємо у м. Київ. У концесію

мають перейти причали міста. На сьогодні київські причали знаходяться на балансі ДП «Адміністрація річкових портів» у державній власності. Ми вважаємо, що київські причали повинні знаходитись на балансі міста і приносити дохід від їх експлуатації саме місту. Це дозволить спрямувати дохід, отриманий від експлуатації міського річкового транспорту, на розвиток Києва. Відповідно до Указу Президента України від 2008 р. «Про невідкладні заходи щодо розвитку м. Київ», Київська міська державна адміністрація намагалась повернути причали та гідротехнічні споруди, які перебувають у державній власності в межах Києва, до сфери управління міста, проте Міністерство інфраструктури України не погоджується на це [9]. Через те, що причали Києва контролюються не містом, а державою, можуть виникати такі конфлікти, як розміщення дебаркадерів (які можуть завдати шкоду екології), або облаштування причалів для міського річкового транспорту, якого зараз не існує, але він повинен існувати у майбутньому [10].

В разі передачі причалів місту, концесіодавцем буде виступати Київська міська державна адміністрація, а концесіонером – будь-який суб'єкт підприємницької діяльності, який візьме на себе обов'язки щодо впровадження, розвитку і експлуатації міського річкового транспорту.

Концесіодавець буде зобов'язаний: встановити ціни на послуги міського річкового транспорту та змінювати їх за необхідності; забезпечити шляхову інфраструктуру (під'їзні шляхи) шляхом визначення місць стоянки суден (водного таксі та річкових трамваїв) і спрямуванням до них наземного транспорту; реконструювати існуючі або будувати нові наземні шляхи для повної інтеграції міського річкового транспорту в транспортну інфраструктуру міста; проводити громадські слухання, форуми з залученням сторін зацікавлених у впровадженні міського річкового транспорту задля пошуку партнерів (індивідуальні експлуатанти/оператори міського річкового транспорту, інвестори, страхові та будівельні компанії, національні суднобудівники тощо); інформувати жителів і туристичні агенції про запуск проекту з метою отримання громадської підтримки і формування попиту задалегідь.

Таблиця 1

Потенційні витрати концесіонера і потенційні доходи концесіонера і концесіодавця при реалізації проекту впровадження міського річкового транспорту

Витрати	
Концесіонера	
<ul style="list-style-type: none"> - витрати з виплати кредиту (якщо такі є), пов'язані з придбанням суден; - докування (обслуговування паливозаправних станцій, подача електрики); витрати, що здійснюються на причалах; - технічне обслуговування та ремонт, амортизаційні відрахування; - витрати на оплату праці екіпажу суден та іншого персоналу; - накладні витрати пов'язані з експлуатацією (страхування; бухгалтерський облік; юридичні послуги; реклама тощо); - збори, орендні платежі/відсотки, місцеві податки 	
Доходи	
Концесіонера	Концесіодавця
<ul style="list-style-type: none"> - індивідуальні та групові тарифи на всіх маршрутах, що встановлюються з урахуванням попиту, ціноутворення, обсягів пасажиропотоку, спеціальних зборів (за перевезення тварин, велосипедів та ін.); - доходи від чартерних перевезень і від спеціальних замовних послуг (святкування днів народження, весіль, корпоративів тощо); - продаж напоїв та (або) їжі на суднах, послуги громадського харчування; - розміщення реклами на суднах, сайті, на зупинках, в зоні берегової бази обслуговування (по маршруту руху суден) 	<ul style="list-style-type: none"> - дохід за оренду об'єктів берегової бази обслуговування (фіксована величина, а також штрафи за несплату); - змінні операційні доходи, концесійні платежі, процентні платежі за підсумками роботи; - плата за бізнес-операції і видачі дозволів на використання берегової бази обслуговування та інші збори

Концесіонер, в свою чергу, має забезпечити: реконструкцію існуючих або будівництво нових причалів, станцій обслуговування і стоянки суден, станцій технічного огляду, станцій заправки; купівлю та утримання суден; страхування об'єктів концесійного договору; розробку маркетингової політики для залучення пасажирів.

Початкові витрати (перший рік експлуатації) при впровадженні міського річкового транспорту, такі як купівля суден, обладнання, ремонт і будівництво берегової інфраструктури, зарплата персоналу, накладні витрати тощо, значно перевищують потенційні доходи і можуть фінансуватись по різному. Наприклад, в США при впровадженні водного таксі таке фінансування здійснюється оператором судна або державною/комунальною установою, або їх комбінацією. Системи водного таксі фінансуються з боку держави у формі грантів та кредитів в рамках фінансування плану реалізації додаткового громадського транспорту тощо.

В залежності від обраного типу концесії та домовленості витрати, що несуть сторони, можуть варіюватись. Наприклад, якщо концесіонер повністю фінансує проект концесії і веде підприємницьку діяльність, а концесіодавець здає в оренду об'єкти берегової інфраструктури для міського річкового транспорту, потенційні витрати і доходи сторін будуть такими (табл. 1).

Тобто в даному випадку концесіонер несе витрати в результаті своєї діяльності, але й отримує доходи, які спрямовує на покриття витрат і отримання прибутку. Концесіодавець в цьому випадку витрати не несе, зате отримує доходи, при чому і в матеріальному, і в нематеріальному вигляді. «Нематеріальні доходи» виражаються у розширенні транспортної інфраструктури міста впровадженням нового виду транспорту, покращенні добробуту місцевих жителів забезпеченням їх мобільності та естетичної насолоди від пересування містом, підвищенні іміджу міста серед туристів і, як наслідок, заохочення нових туристів відвідати Київ тощо.

Висновки з даного дослідження. Запровадження результатів даного проекту дозволить погодити економічні інтереси держави та підприємницьких структур в сфері розвитку міського річкового транспорту, удосконалити процеси реформування системи державного управління, створити сприятливі умови

для забезпечення інвестиційної привабливості галузі міського річкового транспорту з метою оновлення та модернізації матеріально-технічної бази.

Подальші дослідження слід присвятити визначенню економічних взаємовідносин учасників ДПП, а саме: розміру концесійних платежів; обґрунтуванню умов фінансування проектів ДПП тощо.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Державно-приватне партнерство / Київський економічний інститут. – 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kei.org.ua/uk/activities/projects/survey-p3dp-project/>.
2. Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI від 01.07.10 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
3. Гриценко Л.Л. Сучасні форми взаємодії держави і бізнесу в системі державно-приватних партнерських відносин / Л.Л. Гриценко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://archive.nbuv.gov.ua>.
4. Журба О.О. Особливості застосування механізму державно-приватного партнерства в діяльності туристичних підприємств / О.О. Журба [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/apdu/2014-2/index.html>.
5. Винницький Б., Лендьял М., Онищук Б., Сегварі П. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / [Б. Винницький, М. Лендьял, Б. Онищук, П. Сегварі]. – К. : «К.І.С.», 2008. – 146 с.
6. Рыбаков А.П. Государственно-частное партнерство: основные особенности и нормативное регулирование / А.П. Рыбаков [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://nch-spb.ru/about/gchp/aboutppp/>.
7. Коваленко Н.В. Державно-приватне партнерство як елемент інституціоналізації сучасного ринку нерухомості / Н.В. Коваленко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&S21P03=FILA=&S21STR=apdy_2014_1_15.
8. Закон України «Про концесії» № 997-XIV від 16.07.99 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997-14>.
9. Бригинець О. Міністерство інфраструктури України, якому належить переважна більшість причалів у межах м. Києва, не дає згоду на передачу зазначеного майна Києву / О. Бригинець [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://blogs.korrespondent.net/blog/kyiv/3438162/>.
10. Бригинець О. Київські причали не хочуть віддавати місту / О. Бригинець [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://blogs.korrespondent.net/blog/kyiv/3456235/>.