

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна**

Кафедра економіки та менеджменту

«ДО ЗАХИСТУ»

Завідувач кафедри

_____ О. М. Гненний
(підпис) (ПІБ)

« _____ » грудня 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня «магістр»

Галузь знань 07 Управління та адміністрування
(шифр) (назва)

Спеціальність 073 Менеджмент
(код) (назва)

Освітньо-професійна програма Менеджмент
(назва)

Тема: Концесія як ефективний засіб залучення інвестицій у пасажирську сферу на залізничному транспорті України

Theme: Concession as an effective tool for attracting investment in the passenger sphere on the railway of Ukraine

Керівник дипломної роботи: професор кафедри
економіки та менеджменту _____ Л.В. Марценюк
(посада) (підпис) (ПІБ)

Студент групи _____ Т.О. Бочкар
(підпис) (ПІБ)

Student _____ Bochkar Tetiana
(Family name)

Дніпро – 2020

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Економіка та менеджмент

Освітня програма

Менеджмент

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Зав. кафедри

О. М. Гненний

« » _____ р.

ЗАВДАННЯ

до дипломної роботи на здобуття освітнього ступеню «магістр»

Бочкар Т.О.

(прізвище, ім'я та по батькові)

1. **Тема роботи** Концесія як ефективний засіб залучення інвестицій у пасажирську сферу на залізничному транспорті України

Затверджена наказом по університету № 1013 ст від « 28 » грудня 2019 р.

2. Термін подання студентом закінченої роботи 11 грудня 2020 року

3. Вихідні дані до роботи Транспортна стратегія України до 2030 року, Концепція реформування пасажирського господарства АТ «Укрзалізниця», Звіт Про результати дослідження перевезення пасажирів залізничним транспортом, Основні техніко-економічні показники пасажирських перевезень залізницями «УЗ», Закон України «Про концесію»

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Назва розділу	Обсяг %	Кількість креслень
1. Теоретичні основи концесійної діяльності	30	—
2. Аналіз пасажирської сфери залізничного транспорту в Україні	35	—
3. Формування напрямів залучення інвестицій на концесійній основі	35	—

Здобувач
Науковий керівник

АНОТАЦІЯ

Відомості про об'єм пояснювальної записки: 109 сторінок, в тому числі 103 сторінки основного тексту. Список використаних джерел налічує 63 позиції.

Ключові слова: концесія та концесійний договір, пасажирські перевезення, Державно-приватне партнерство, Укрзалізниця.

Завданням даної магістерської роботи є розгляд концесії як ефективного засобу залучення інвестицій у пасажирську сферу на залізничному транспорті України.

У першому розділі проаналізовані ключові поняття та наукові роботи щодо концесійної діяльності в Україні.

У другому розділі розглянуто сучасний стан пасажирського господарства залізничного транспорту в Україні.

В третьому розділі розглянуті напрями залучення інвестицій на концесійній основі у пасажирську сферу на залізничному транспорті України. Приведені приклади розвитку АТ «Укрзалізниця» у концесії.

ABSTRACT

Explanatory note: 109 pages, including 103 pages of body text. The list of used sources has 63 items.

Key words: concession and concession agreement, passenger transportation, Public-private partnership, Ukrzaliznytsia.

The task of this master's thesis is to consider the concession as an effective means of attracting investment in the passenger sector in the railway transport of Ukraine.

The first section analyzes the key concepts and research papers on concession activities in Ukraine.

The second section considers the current state of passenger economy of railway transport in Ukraine.

In the third section the directions of attraction of investments on a concession basis in the passenger sphere on the railway transport of Ukraine are considered. Examples of development of JSC "Ukrzaliznytsia" in concession are given.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КОНЦЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	6
1.1. Аналіз наукових праць з визначення ключових понять, що застосовуються у концесійної діяльності.	11
1.2. Аналіз існуючих класифікацій видів концесійних угод.	15
1.3. Основні нормативно-правові документи, що регулюють концесійну діяльність в Україні.	21
2. АНАЛІЗ ПАСАЖИРСЬКОЇ СФЕРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ	41
2.1. Сучасний стан пасажирського господарства залізничного транспорту в Україні	46
2.2. Показники фінансово-економічної діяльності «Пасажирської компанії».	57
2.3. Вітчизняний досвід державно-приватного партнерства в умовах розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності.	71
3. ФОРМУВАННЯ НАПРЯМІВ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ НА КОНЦЕСІЙНІЙ ОСНОВІ	82
3.1. Напрями організації залізничних пасажирських перевезень України	84
3.2. Напрями залучення інвестицій на концесійній основі у пасажирську сферу на залізничному транспорті України.	90
3.3. Напрями активізації пасажирських залізничних перевезень України в умовах макроекономічної нестабільності.	97
ВИСНОВКИ	102
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	106

ВСТУП

Одним із завдань модернізації української економіки є створення сприятливих умов та реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу України на основі інтенсивного розвитку. Збільшення використання зовнішніх та внутрішніх інвестиційних ресурсів прискорить структурні перетворення у транспортному секторі та підтримає реалізацію стратегічно важливих проектів, спрямованих на модернізацію транспортної інфраструктури та забезпечення високих стандартів транспортних послуг. У поєднанні з підвищеною проблемою дослідженнями, на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту в Україні є пошук нових видів інноваційної та інвестиційної діяльності, до яких відносять представників державно-приватного партнерства торгівлі концесії, а також розподіл великих визначень концесійного договору та його принципів використання.

Функціонування залізничного транспорту в ринковій економіці вимагає переходу від монопольного використання державних залізниць до конкурентоспроможної роботи.

У багатьох розвинених країнах відбулися складні процеси реформування та реструктуризації, і їх результати, що знайшли своє відображення у збільшенні обсягу роботи, були віднесені до активного розвитку швидкісного транспорту. Україна лише починає застосовувати нові принципи діяльності та є проривом у поточній реформі, саме тому надзвичайно необхідно вивчати, аналізувати, адаптувати та використовувати стратегії інших країн. Світовий досвід показує, що концесії є сучасним і популярним інструментом залучення інвестицій.

Враховуючи існуючі проблеми, можливе погіршення ризиків уповільнення розвитку транспортного сектору в Україні, модернізації процесів та оновлення рухомого складу та інфраструктури, забезпечення розширення

широких пропозицій галузевих економік та населення високоякісних транспортних послуг.

В контексті соціальних та економічних змін Україна потребує нових моделей для забезпечення функціонування та розвитку пасажирського транспорту на залізниці, соціальної інфраструктури, будівництва, високотехнологічного виробництва, розвитку та інвестицій. Мета дослідження полягає у аналізі концесії як ефективного залучення інвестицій у пасажирську сферу на залізничному транспорті України, а також визначити основні форми державно-приватного партнерства, сутності та особливості концесії, юридичні регулювання концесійної діяльності, основні переваги та ризики запровадження концесійних відносин.

Мета і завдання дослідження. Метою дипломної роботи є розгляд концесії як ефективного засобу залучення інвестицій у пасажирську сферу на залізничному транспорті України.

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

- розкриття сутності концесії та концесійної діяльності на залізничному транспорті;
- аналіз класифікацій видів концесійних угод;
- аналіз стану пасажирського сектору України;
- визначення основних напрямків залучення інвестицій на концесійній основі у пасажирську сферу на залізничному транспорті України;
- узагальнення інтернаціонального досвіду державного регулювання та залучення концесійної діяльності з метою адаптації та використання його кращих якостей до умов України.

Об'єкт дослідження – процес залучення інвестицій на концесійній основі.

Предмет дослідження – заходи щодо покращення стану залізничного транспорту через концесію.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань у дипломній роботі використовувалися такі методи досліджень як:

- історичний метод;
- метод абстракції – узагальнення теоретико-методологічної основи вивчення розвитку концесійних відносин;
- економіко-статистичний аналіз, порівняння – аналіз поточного рівня розвитку концесій;
- метод системного аналізу – з метою забезпечення цілісності дослідження;
- метод порівняльного аналізу – для забезпечення можливості встановлення стану розвитку суб'єкта;
- теми у вітчизняних та зарубіжних наукових публікаціях;
- економіко-статистичний метод – для аналізу тенденцій розвитку концесії.

ОПУБЛІКОВАНА СТАТТЯ ЗА ТЕМОЮ ДИПЛОМУ

Електронне видання НАУКА І СТАЛІЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ
Секція: «ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»
збірник тез доповідей 80-ї Всеукраїнської науково-технічної конференції
молодих учених, магістрантів та студентів 23-27 березня 2020 року/ д.е.н., проф.
Міщенко М.І.// Закордонний досвід реформування залізничного транспорту - С.
10-11.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КОНЦЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Останнім часом в Україні стає актуальним питання пошуку співпраці між державою та приватним підприємством у формі державно-приватного партнерства (ДПП). Найбільш часто використовуваною з усіх основних форм ДПП на практиці є концесійний механізм, тобто Угода про концесію. Специфіка полягає у збереженні права власності на предмет договору на публічній стороні та в регулярних платах концесіонера (приватного інвестора) за його володіння та користування. Концесії популярні за кордоном протягом багатьох років. Концесії ефективно використовуються в міжнародній практиці вже більше ста років. В Україні на сьогодні майже всі концесійні проекти реалізуються у сфері житлово-комунального господарства, тоді як в інших менш популярні. Тому актуальність теми концесії в останні роки пов'язана з недостатнім розвитком та недоліками законодавчої бази та теоретичних аспектів діяльності концесіонерів у сучасних умовах. У перекладі з англійської мови “згода” означає передачу права власності або користування. На законодавчому рівні термін «концесія» закріплений у статті 406 Господарського кодексу України: «Концесія - це дотація для задоволення суспільних потреб уповноваженим державним органом або органом місцевого самоврядування на підставі договору платної та строкової концесії для вітчизняних або іноземних суб'єктів (концесіонерів) право створювати та / або керувати (управляти) предметом концесії за умови, що концесіонер бере на себе відповідні зобов'язання, майнову відповідальність та бізнес-ризик. Концесійний контракт - це договір, відповідно до якого упов-новажений орган виконавчої влади чи орган місцевого само-врядування (концесіодавець) надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити (побудувати) об'єкт концесії чи

суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) відповідно до Закону з метою задоволення громадських потреб [1 79 с].

Концесіонер – суб'єкт господарювання, який відповідно до цього Закону отримав концесію на підставі договору. На стороні концесіонера може виступати кілька людей. Концесіодавець – орган виконавчої влади або відповідний орган місцевого самоврядування, уповноважений відповідно Кабінетом Міністрів України чи органами місцевого самоврядування на укладення концесійного договору.

Концесійний збір – плата за концесійним договором, сплачена концесіонером за юридичне створення (виставка) та / або право (транзит) на встановлення концесіонерів.

Призначення концесії - це процедура, встановлена законом та іншими нормативно-правовими актами, згідно з якою терміново необхідно укласти концесію, відому концесіонеру.

Консенсус в Україні базується на таких принципах: поєднання державного регулювання концесійної діяльності та договірних засад її здійснення (на підставі концесійного договору); вибір концесіонерів переважно на конкурсній основі; комплексне та оплатне використання об'єкта концесії, участь держави, органів місцевого самоврядування у частковому фінансуванні об'єктів концесії соціального призначення; й взаємна вигода сторін у концесійному договорі, розподіл ризиків між сторонами концесійного договору; державне гарантування інвестицій концесіонерів; стабільність умов концесійних договорів; забезпечення прав і законних інтересів споживачів продукції (послуг), що надаються концесіонерами. Принципи концесійної діяльності в Україні:

- законність концесійної діяльності;
- державне регулювання концесійної діяльності та контроль за її здійсненням;

- здійснення концесійної діяльності на основі концесійного договору;
- відбір концесіонерів переважно на основі конкуренції;
- врахування особливостей надання концесії на об'єкт у певних сферах господарської діяльності;
- комплексне використання об'єкта концесії;
- взаємна вигода сторін у концесійному договорі;
- державні гарантії для інвестицій концесіонера;
- платне користування об'єктом концесії;
- стабільність умов концесійних договорів;
- розподіл ризиків між сторонами концесійного договору [2 с. 223-227].

Умови концесійної діяльності:

I. Предметом права власності на державну чи комунальну власність, що надаються в концесії, є:

- активи підприємств, що є сукупними майновими комплексами, або система сукупних майнових комплексів, що забезпечують комплексне надання послуг у сферах діяльності, визначених частинами другою та третьою цієї статті;
- недобудовані та збережені будівлі, які можуть бути добудовані для використання у наданні послуг для задоволення суспільних потреб у сферах діяльності, визначених у частинах другій та третій цієї статті;
- спеціально побудовані об'єкти відповідно до умов концесійного договору для задоволення суспільних потреб у сферах діяльності.

II. Змістом концесійної діяльності є господарська діяльність (за винятком її видів, які згідно із законодавством можуть здійснювати виключно державні підприємства та об'єднання) у таких сферах господарювання: водопостачання, водовідведення та очищення стічних вод у порядку; надання послуг громадським транспортом; збір та утилізація відходів, переробка відходів; будівництво (комплекс дорожніх конструкцій, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, капітальним ремонтом) та / або експлуатація доріг, дорожнього обладнання,

інших дорожніх конструкцій; інтернат; будівництво житлових будинків; надання житлових та експлуатаційних послуг; будівництво та експлуатація готелів, туристичних комплексів, таборів та інших відповідних об'єктів туризму;

Концесіонер - орган виконавчої влади, орган місцевого самоврядування, який має відповідні повноваження щодо укладення концесійного договору.

III. Договірні принципи концесійної діяльності згідно з концесійним договором, укладеним та зареєстрованим у встановленому порядку, згідно з яким уповноважений орган виконавчої влади або орган місцевого самоврядування (концесіонер) забезпечує платну та строкову основу (від 10 до 50 років) концесіонера право на створення (будівництво) суб'єкта концесії або суттєво вдосконалити її та / або здійснити управління (експлуатацію) відповідно до закону з метою задоволення потреб громадськості.

IV. Конкурентні принципи визначення претендента на укладення концесійного договору

V. Реєстрація концесійних договорів, яка є обов'язковою, якщо предметом концесії є об'єкт державного майна або об'єкт комунальної власності (орган, уповноважений укладати концесійний договір, повідомляє про це Фонд державного майна України [3]).

Механізм надання державного та комунального майна в концесію не є досконалим, незважаючи на значну кількість нормативних актів. Способами усунення недоліків процесу надання концесій складним майновим комплексам є:

а) на етапі укладення концесійного договору для визначення розміру концесійного платежу необхідно оновити оцінку майна з метою визначення його складу та ринкової вартості;

б) з метою якості та постійного надання послуг укласти угоду між концесіонером та державним або комерційним підприємством про експлуатацію активів, переданих у концесію. Поліпшення стану держави або загальних активів

забезпечить ефективне функціонування концесійного об'єкта на початкових етапах концесійної діяльності. З огляду на нестабільний погляд на фінансування національної економіки, законодавче закріплення концесії є однією з найуспішніших спроб оновити та оживити поточний інвестиційний процес, що матиме позитивний вплив на економіку. Концесії - це сучасний та недосяжний спосіб залучення інвестицій, який може бути використаний для вирішення багатьох соціальних проблем міста шляхом зміни схеми фінансування розвитку соціальної інфраструктури та модернізації довгострокових інвестицій. Це допоможе залучити подальші зміни у формі приватного капіталу у вирішенні питання всебічного визнання [4].

Концесії як форма партнерства між державою та приватним капіталом є одним із важливих методів підвищення ефективності інфраструктури, що є швидким та привабливим способом залучення державою інвестицій в економіку. Держава поступово відмовляється від неефективних методів управління економікою, передаючи функції управління державною власністю приватному сектору, що в свою чергу приносить досвід, знання, ноу-хау, інвестиції та мінімізує ризики для виробництва завдяки державним гарантіям. У той же час, з точки зору соціально-економічного підходу, концесійний платіж, що визначається із вартості основних фондів, не є ефективним інструментом, оскільки він не стимулює збільшення рівня виробництва та зменшення витрат.

Соціально-економічний ефект від концесії полягає в тому, що споживачі отримують кращі послуги від уряду за мінімальних витрат. У цьому контексті функціями концесії повинні бути: створення конкуренції на ринку, максимізація добробуту споживачів та надання найбільш ефективних послуг. Тому концесіонер повинен бути ефективнішим за державну монополію [5].

Споживачі зацікавлені в тому, щоб концесіонер отримав нижчий тариф, і зниження тарифів можливе лише за умови зниження виробничих витрат. І тут концесійний платіж, розрахований на вартість основних фондів, може стати

недоліком не лише тому, що він обертається додатковими витратами для концесіонера на виробництво, а й тому, що такий платіж може бути встановлений на суму, набагато більшу за прибуток державної монополії [6].

1.1. Аналіз наукових праць з визначення ключових понять, що застосовуються у концесійної діяльності.

У сучасних умовах необхідно підвищити ефективність проектів концесій залізниць для основних зацікавлених сторін: держави, бізнесу та громадськості. Необхідно також знайти баланс між їхніми інтересами: баланс між комерційною, соціально-економічною, бюджетною, національною економічною та регіональною ефективністю концесійних проектів у сфері соціально важливої інфраструктури. Створити середовище, що дозволяє реалізувати концесійні проекти на залізничному транспорті з високою ефективністю, необхідно створити розвинений ринок, асоціації інвесторів, інструменти для узагальнення концесійних практик. У той же час в останні роки виникають більш гострі проблеми з реалізацією ряду концесійних проектів, що призвело до дискусії щодо ефективності механізму в цілому. Однією з головних проблем у цьому випадку є низький рівень розробки проектної документації та низький рівень контролю за різними фазами реалізації проекту. Для усунення цих недоліків необхідна ефективна інтеграція існуючих механізмів моніторингу реалізації концесійних проектів.

Питання концесійної діяльності в Україні не вирішується багатьма вченими, крім того, більшість стосується висвітлення суто юридичної сторони проблеми. Публікації таких вчених, як О. Вікарчук, О. Григоров, О. Зельдіна, О. Медведєв, О. Лук'янченко, В. Луць, Р. Майданик безпосередньо стосуються проблем ефективності та результативності особливих форм міжнародного економічного співробітництва, особливо концесій. Є. Мічурін, Г. Пілігрим, Н.

Свістунов, В. Устименко, В. Щербина, Ю. Юмашев та ін. Таким чином, О. Вікарчук досліджує теоретичні та методологічні засади функціонування концесійних відносин в трансформаційній економіці та механізм їх реалізації. О. Лук'янченко розглядає методи залучення інвестицій на основі поступок, аналізує стан законодавчої бази в цій галузі. Н. Свістунов вивчає концесію в контексті її необхідності в процесах інтенсифікації міжнародних інвестиційних проєктів. У роботі І. С. Вахтинської основний акцент робиться на розробці правової природи концесійного договору від публічного договору до цивільно-правового або принаймні до цивільно-правового договору за винятками.

О. Григоров стверджує, що концесійний договір, один із видів інвестиційних договорів з участю держави, означає угоду між концесіонером (державою, що приймає) та концесіонером (іноземним інвестором), що регулює правовідносини між сторонами концесіонера. віддаляються від звичайних речей комерційного обігу, а також надання концесіонеру права займатися економічною діяльністю, яка є монополією держави-отримувача [7].

Що стосується думки М. Карпа, сучасні концесії мають такі характеристики:

1) під концесією розуміють угоду про поводження з правами, але я також виступаю як підстава для інвестора вимагати права на концесію не на саму угоду, а на законодавство держави, яке передається самому концесіонеру;

2) комерційна форма характеру справи заснована головним чином на так званій “системі ліцензування”;

3) належна участь у концесійних договорах держави в особі будь-якого з її органів та управління відіграє державі дві ролі: з одного боку, суб'єкт господарювання, що здійснює фінансово-господарську діяльність, а з іншого боку, інша сторона - органом державної влади;

4) партнером держави за концесійним договором є юридична або фізична особа;

- 5) країна концесійного договору бути одним інвестором та кількома;
- 6) Концесійний договір може бути укладений інвестором окремо та шляхом злиття інших інвесторів - іноземних або вітчизняних юридичних та фізичних осіб;
- 7) предметом концесійних договорів є об'єкти державної власності;
- 8) суб'єкт концесійного договору може мають виключні права на здійснення невідкладної діяльності, яка є монополією держави;
- 9) обов'язкова умова концесії це термінова процедура з проміжним платежем;
- 10) підкладка поступки визначаються як основні право інвестора на продукцію, яку він сам виготовив, та на дохід, отриманий від концесійної діяльності;
- 11) безоплатна передача основних фондів до пункту для оплата концесійних договорів;
- 12) наявність системи додаткових гарантій сплата концесій.

Концесію можна поважати з кількох точок зору. По-перше, концесія є інститутом господарського права, тобто. Співпраця економічних та правових норм, що підлягають регулюванню, яка має пільгові відносини. Сприятливі заходи економічні і тому виникають між конкретними структурами (концесіонер, який є членом їх органів, та концесіонер - субпідрядник), поєднання організаційних (постачальників) та майнових відносин концесійних відносинах перший (перекладений закон, концесійні збори тощо) має конкретний вічний обсяг [7].

Відповідно до Закону України «Про концесії», концесія - це грант для задоволення достовірних потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи установою місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на термін з юридичною або фізичною особою (суб'єктом господарювання) право створювати (розміщувати) та / або наказувати (виконувати) суб'єкта концесії

(виставки) та / або законно (транзитно) суб'єкта концесії, майнової відповідальності та можливо бізнес-ризик.

Відповідно до ЦКУ, концесія - це надання права на створення (будівництво) та / або управління вітчизняними або іноземними суб'єктами господарювання (концесіонерами) на основі концесійного договору на платній та строковій основі з метою задоволення державних потреб уповноваженим органом державної влади або місцевого самоврядування. (експлуатація) за умови концесії, якщо концесіонер бере на себе відповідні зобов'язання, майнову відповідальність та бізнес-ризик. Слід також зазначити, що, враховуючи юридичні визначення концесії, можна зробити висновок, що концесія не охоплює обов'язок концесіонера вдосконалити предмет концесії, оскільки згідно з пунктом 2 частини 3 статті 20 Закону України “Про концесії” концесіонер має право, а не зобов'язання, відповідно до умов концесійного договору [8.с. 52–58].

Отже, концесія є формою державно - приватного партнерства, яке характеризується тривалістю життя (згідно із законодавством України “Про концесії”, концесійний договір укладається на термін, зазначений у договорі, який не може бути коротшим 10 років і довше, менше 50 років), у концесійних відносинах партнерами є концесіонер в особі держави, якій передано право власності на майно, що є предметом концесії, та концесіонер, якому передано право власності цей предмет і який бере на себе певні зобов'язання та частину ризиків. Під час дії концесійного контракту концесіонер отримує дохід від цієї кооперації у вигляді концесійних платежів, а після закінчення терміну дії контракту державний об'єкт вдосконалюється (будується, модернізується). Концесіонер має право розпоряджатися наданим ним майном з метою задоволення потреб населення та прибутку від нього їх діяльності. По-четверте, у світлі логіки законодавця щодо розміщення правових інститутів у ЦКУ можна зробити висновок, що концесія також розуміється як особливий режим управління (розділ VIII ЦКУ).

Існує кілька концепцій концесії. Це дуже видно економічний та правовий інститут, діяльність, державно-приватне партнерство та спеціальний режим прийняття рішень тощо. Можна вибрати наступну функцію концесії:

- 1) регулюються загальними та спеціальними законодавствами;
- 2) на великі відстані;
- 3) платні;
- 4) задоволення соціальних потреб;
- 5) суб'єкти господарювання - з одного боку держави і с інше - суб'єкт господарювання;
- 6) конкретний обсяг (обов'язок концесіонера створити, побудувати, вдосконалити, побудувати або транспортувати об'єкт концесії);
- 7) спрямований на досягнення економічних результатів через стан посередництва;
- 8) положення про походження концесійних заходів є концесійними договорами.

Щодо самої концесії, ступінь розробленості теми низька, оскільки ця форма управління є відносно новою, особливо для України, тому раніше вивчати цю тему не було необхідності. Загалом механізм концесій є ефективним способом залучення додаткового капіталу, а також розвитку інфраструктури. Особливо це стосується вітчизняної економіки на сучасному етапі її формування, використання концесійних механізмів, оскільки це може допомогти подолати кризу основних галузей інфраструктури.

1.2. Аналіз існуючих класифікацій видів концесійних угод

Угоди про концесію використовуються державними органами для надання послуг або побудови інфраструктури. Концесія передбачає договірні угоди між органом державної влади та економічним оператором (держателем

концесії). Він надає послуги або виконує роботу та отримує винагороду за використання роботи чи послуг. Основними форматами державно-приватного партнерства є концесія, спільна діяльність, оренда. Проаналізуємо історико-правову сторону розвитку концесійної діяльності. Вона дозволяє виділити такі періоди формування концесій:

– період Середньовіччя, для нього характерним є те, що концесії надавалися виключно у сфері надрокористування, які отримали назву гірничих концесій. У цей період концесії мали односторонній (не договірний) характер та були результатом прояву волі лише монарха, мали силу закону і надавалися за актами публічної влади (зокрема жалуваними грамотами), а тому відносини концесіонера і концесіодавця будувались на основі чіткої субординації (підпорядкування). Концесіонер мав право проявити свою волю лише в межах згоди чи незгоди із запропонованими умовами гірничої концесії, тобто прийняти концесію як благо в цілому чи відмовитися від неї взагалі;

– дореволюційний період (середина XIX століття – 1917 р.) характеризується тим, що в цей період реалізація концесій відбувалася як на загальнодержавному, регіональному, так і на муніципальному рівнях. Поширеними були природоресурсні концесії і лише згодом концесії починають застосовуватися щодо об'єктів інфраструктури. Концесійна діяльність здійснювалася на договірній основі;

– радянський період (1917–1937 рр.). Цей період характеризувався існуванням переважно загальнодержавних концесій, оскільки, з одного боку, рішення про надання концесії приймав Головний концесійний комітет при РНК СРСР, а з іншого – концесії у той час мали за мету подолання економічної кризи та нарощування виробництва у різних галузях економіки країни. У цей період концесіонерів допускали до тих сфер господарювання, які представляли собою виключну монополію держави. При цьому концесіонерами були переважно іноземні інвестори, втім в період НЕПу не виключалася можливість надання

концесій і вітчизняним суб'єктам господарювання. Здійснення концесійної діяльності у цей період показало, що метою залучення іноземного капіталу в економіку держави були інтереси її економічного розвитку, подолання економічної і технічної відсталості. Крім того, це сприяло залученню твердої валюти, зростанню доходів до бюджету у формі часткових відрахувань від обороту та інших доходів, додатковому насиченню внутрішнього ринку, зменшенню безробіття, поліпшенню платіжного балансу тощо;

– сучасний період (1992 р. – до теперішнього часу). Саме у 1992 р. було прийнято Закон України «Про іноземні інвестиції», який передбачав можливість залучення іноземних інвестицій на концесійній основі [10].

Переважно об'єктом концесії у той час були природні ресурси. Ключовими змінами у правовому регулюванні концесійних відносин були ознаменовані 1999 р. та 2003 р., у яких були прийняті Закон України «Про концесії» та Господарський кодекс України».

Концесії є особливо привабливим способом реалізації проектів державного інтересу, коли державні або місцеві органи влади повинні мобілізувати приватний капітал та ноу-хау для доповнення обмежених державних ресурсів. Вони складають значну частину економічної діяльності ЄС і переважають, особливо у мережевих галузях та у наданні послуг загального економічного інтересу. Власники концесій можуть, наприклад, будувати та експлуатувати автомобільні дороги, надавати послуги аеропорту або експлуатувати мережі водопостачання.

Директиви 2004 року про державні закупівлі лише частково охоплювали поступки, а відсутність чітких правил ЄС призвела до правової невизначеності та перешкод для свободи надання послуг. Це також спотворило функціонування внутрішнього ринку, наприклад, пряме укладання контрактів без прозорості та конкуренції. Цей процес ризикував національним фаворитизмом, шахрайством та корупцією. Ця відсутність належного регулювання призвела до економічної

неефективності та негативно вплинула на найкраще співвідношення ціни та якості. У відповідь у 2012 році була прийнята Директива 2014/23 / ЄС про надання концесій. Країни ЄС повинні були ввести директиву у національне законодавство до 18 квітня 2016 року.

Нова директива створює стабільну правову базу для органів державної влади та бізнесу для забезпечення недискримінації та справедливого доступу до ринків та конкуренції в ЄС в цілому за поступки високої вартості. Це дає найбільш ефективним постачальникам справедливі шанси виграти контракти, пропонуючи найкращі пропозиції. Рекомендації:

- підтримує нові інвестиції;
- підтримує більш швидке повернення до стійкого економічного зростання;
- підтримує інновації та довгостроковий розвиток інфраструктури та послуг.

На сьогоднішній день розрізняють декілька видів концесійних угод. Стандартна угода про концесію (або франшизу) – це угода про концесію (або франшизу) може також містити право на використання обладнання протягом певного періоду часу. Ці угоди зазвичай поєднують будівництво, обслуговування та експлуатацію залізничної мережі та передбачають значні інвестиції. Тому вони дають право експлуатувати певні мережі або окремі лінії довше, ніж угоди про доступ до ліній, і часто надають ексклюзивність залізничному підприємству.

Концесії, що розподіляють концесію – Угоди про концесію (або франшизу) також можуть мати відношення до ширшої теми «доступ до об'єктів», якщо вони вимагають від концесіонера надання доступу іншим операторам за плату за доступ.

ВОТ (Build - Operate - Transfer) – концесіонер здійснює експлуатацію та будівництво (особливо - на праві власності) у встановлений термін, потім об'єкт

передається державі; ВТО (Build - Transfer - Operate) - концесіонер будує об'єкт, який передається замовнику (державі) у нерухомість відразу після завершення будівництва, потім передається в експлуатацію концесіонера; BOOT (Build — Own — Operate — Transfer) - користування та володіння побудованим об'єктом на основі права приватної власності здійснюється протягом певного періоду, після закінчення якого об'єкт переходить у державну власність; ВВО (Buy - Build - Operate) - форма продажу, що передбачає розширення або оновлення існуючого обладнання. Держава продає обладнання приватному сектору, що робить необхідні вдосконалення для кращого управління [11].

Розглянемо приклади концесійних видів договорів в іноземних країнах. Східна Європа та Центральна Азія. Приклад 1: Вірменія - Концесійний договір про передачу вірменської залізничної системи закритому акціонерному товариству “Південно-Кавказька залізниця”, створеному закритим відкритим акціонерним товариством “Російські залізниці” - Концесійний договір між Республікою Вірменія («Концесіонер», «Південна Казань») залізниця («гарант») для модернізації та експлуатації вірменської залізниці. Концесійна угода передбачає, що концесіонер повинен забезпечити доступ до залізничної мережі іншим операторам відповідно до вірменського законодавства.

Європейський Союз (ЄС). Приклад 2: Франція / Великобританія - Тунель фіксованого каналу - Угода про концесію між Великобританією та Францією та дилерами (The Channel Tunnel Group Limited та France-Manche SA) щодо розробки, фінансування, будівництва та експлуатації фіксованого каналу між Великобританією та Францією. Положення Міжурядової комісії з використання тунелю під Ла-Маншем (англійською та французькою) передбачають доступ до слідів третіх сторін. Веб-сайт Міжурядової комісії з тунелів (IGC) надає більше інформації про законодавчу базу для тунелю під Ла-Маншем.

Приклад 3: Великобританія - Залізничне сполучення з Ла-Маншем (High Speed 1) - Угода про концесію між Міністром транспорту та High Speed 1 Limited

(HS 1 Limited). Угода охоплює проектування, будівництво, фінансування, експлуатацію, ремонт та обслуговування високошвидкісної залізниці від станції Сент-Панкрас у Лондоні до тунелю під Ла-Маншем, що з'єднує міжнародні швидкісні маршрути між Лондоном та Парижем, Лондоном та Брюсселем. Європейський Союз та національне законодавство вимагають доступу третьої сторони до лінії зв'язку.

Латинська Америка та Кариби. Приклад 4: Аргентина - Contrato de Concesión Ferroviaria (430/94) та Addenda (167/01) Grupo de Servicio 6, Belgrano Norte (іспанська) - Угода про концесію між державою Аргентини та приватною структурою (Ferrovias Sociedad anonimas Concessionarios) щодо Бельгії - північна залізнична лінія (від Вілли Роуз до гостьового будинку - район метро Буенос-Айрес) з концесією на зберігання базується на напрямі діяльності, визначеному для пасажирських перевезень (концесії на державні послуги). Консорціум матиме право використовувати всі активи, включаючи звичайні акції. Оператор об'єкта підключений до системи обслуговування, постачання інфраструктури послуг - до системи будівлі. Право власності базується на просуванні влади. Наприкінці активного періоду злиття будуть призначені органи, що їх утворюють, включаючи активні концесії. Тривалість контракту встановлена на 24 роки (можливий продаж). Концесіонер зобов'язаний забезпечити доступ до смуг руху залізничним компаніям, зазначеним у договорі, або іншим концесіонерам на підставі договору про доступ до велосипедів за плату за доступ до лінії. Митний доступ до країни та плата за доступ до них повинні бути обґрунтованими та обчисленими

Приклад 5: Бразилія. Концесійна угода надає концесіонеру концесію на 30 років на розробку та використання залізничної лінії довжиною 1674 км, яка служить сполученням з вантажним транспортом з основними портами регіону. Консенсус щодо забезпечення доступу державних службовців до спеціальних

служб. Однак одержувач не може контролювати «взаємний транспорт», але відповідає за доступ до третіх країн [12].

Загальноприйнятою міжнародною практикою є забезпечення використання природних ресурсів у різних формах як предмета концесійних угод. Україна та інші країни СНД стали на шлях розширення теми поступок та законодавчо забезпечили якісно нові умови для інвестицій. Відповідно до українського Закону "Про концесії" пункти, за якими можуть бути укладені концесійні контракти, поділяються на три великі групи:

1) майно підприємств, що є комплексами цілісної власності, або система комплексів цілісної власності, що забезпечують комплексне надання послуг у сферах діяльності, передбачених законодавством;

2) будівлі незавершеного будівництва та забудовані будинки, які можуть бути добудовані з метою їх використання для надання послуг із задоволення суспільних потреб у зонах, передбачених законодавством;

3) будівлі, спеціально побудовані відповідно до умов концесійного договору для задоволення суспільних потреб у сферах діяльності, передбачених законодавством.

1.3. Основні нормативно-правові документи, що регулюють концесійну діяльність в Україні

Новою економічною та правовою формою інвестицій для української економіки є концесійні інвестиції, які можуть бути залучені для приватних інвестицій у створення, створення або вдосконалення державного та комунального майна загальнодержавного чи регіонального значення для задоволення потреб держави в певних товарах, що працюють у цих компаніях. Доброзичливі інвестори на службі звільнення від цих предметів, враховуючи, що 50 працівникам не менше 10 років.

Нормативне регулювання концесійних форм інвестування здійснюється: Господарський кодекс України (глави 40, 406-410 статті, що визначають поняття та основні принципи концесійної діяльності - статті 406-407, передбачені принципами концесійної діяльності - створення 408 відповідно до компанії, передбаченої статтею 409 Земельного кодексу Кодекс, такий як порядок його будівництва на будівлях та інших територіях, пов'язаних законами України: для закону - від 16.07.1999 р. “Про концесії” (містить визначення термінів, визначених у законі - Стаття 1, положення про: принципи концесійної діяльності - Стаття 2 Концесійні суб'єкти - Стаття С, встановлення концесійної діяльності, включаючи обмеження - Статті 4-5 щодо тендерних процедур - Статті 6-8 та концесійні угоди, створені в результаті їх проведення - Статті 9-16 Права та обов'язкові аспекти концесійного договору - Статті 17 до 25 статистична звітність у сфері концесійної діяльності - статті 26-27); спеціальний - з 14 грудня 1999 р. “Для концесій на будівництво та дорожні роботи” (спеціальне місце розмістити збоку від будівлі) з 16 березня 1996 р. “Для методу інвестиційного інвестування” (у формі підписання концертної угоди, наприклад, однієї з головних віз року) в тому ж місяці). Правове управління діяльністю, що здійснюється за угодою:

- Господарський кодекс України (глава 40, яка визначає поняття та основні принципи концесійної діяльності - статті 406-407, положення про концесійну діяльність - стаття 408, закон про власність компаній, майно яких закінчується - переклад 410, гарантія права учасників на спеціальні професійні зобов'язання - 418.

- українські закони “Про концесії” (містять визначення про заснування юридичних осіб - стаття 1 про: принципи концесійної діяльності - стаття 2, предмет концесії - стаття - стаття 6-8, стаття 4-5, стаття 8 Конвенції), її імплементація - статті 9-16 Закону та договірні сторони Конвенції про концесію - статті 17 - 25, інновації в статистиці у сфері консенсусної діяльності - статті 26

- 27); «Для єдиної інвестиційної програми» (кінцевий дохід компанії є одним з основних поглядів на доходи від позик).

- Міністерство внутрішніх справ України: 18 липня 2000 р. 72 “Відповідно до угоди про чесні зустрічі”; від 12.04.2000 № 639 “Завершення методологій консенсусної винагороди”; від 12 квітня 2000 р. № 642 “Про затвердження Положення про проведення концертних змагань та розробку концесійних договорів для суб'єкта права державної та загальної власності, що надаються в концесії”; від 12.04.2000 № 643 “Після заповнення виду концесуального доходу”; від 13.07.2000 р. № 1114 “Після затвердження Концесіонерами Порядку визначення предмету концесії, який може бути доданий до виїздів за концесійні внески, гранти, компенсацію та умови їх застосування”.

Закони про встановлення лімітів на будівництво об'єктів: від 08.10.1992 р. “Про базове просторове планування”; від 14.10.1994 р. “За участь підприємств, об'єктів та організацій кримінального управління в галузі землеустрою”; від 20.04.2000 достатньо “Для планування та побудови терапії”; Пошта Міністерства внутрішніх справ України: № 72 від 18 грудня 2000 р. “Для Реєстру концесійних договорів”; від 12.04.2000 № 643 “Лист про укладення виду договірної угоди”; від 12.04.2000 № 642 “Про затвердження Положення про виконання концесійного тендеру та укладання концесійних договорів на об'єкти права державної та комунальної власності, надані в концесіях”; від 12.04.2000 № 639 “Пропозиції щодо впровадження методології зведених платежів”; від 13.07.2000 № 1114 “Після затвердження Порядку призначення суб'єктів концесії концесіонерам можуть надаватися пільги у зв'язку з концесійними виплатами, субсидіями, компенсаціями та умовами їх присудження”; низку ділянок регулювання водних ресурсів, пов'язаних із будівництвом об'єктів, за якими укладено контракт, з 12 вересня 2004 р. № 1243 «З метою виконання робіт постачальників»; від 11.07.2007 № 903 “Для автономної та технічної перспективи

на момент будівництва архітектурного об'єкта”; від 31.10.2007 № 1269 “Замовлення інвестиційних програм та перевірка підтримки та послуг” та інші. [13].

18 жовтня 2019 року Президент Володимир Зеленський підписав закон «Про концесію» № 155-ІХ, який дозволяє передачу об'єктів державної власності у тимчасове користування приватним підприємствам. Концесія забезпечить залучення інвестицій і сприятиме модернізації та ефективному управлінню об'єктами державної та комунальної власності.

Задля залучення приватного капіталу на умовах державно-приватного партнерства, внесено зміни до 25 законодавчих актів України. Тепер концесіонеру запропоновано прозору процедуру відбору проекту задля реалізації його на умовах концесії. Передбачається, що до цієї роботи підключиться і комісія незалежних експертів. Закон, безумовно, забезпечує відповідні гарантії і державі, наприклад, за умови неналежного виконання концесіонером умов договору, держава може змінити концесіонера, не чекаючи терміну закінчення дії договору концесії.

На нашу думку, саме цей Закон сприятиме розвитку ринку концесій в Україні, адже поки що, з 1991 року в нашій країні не реалізовано жодного крупного інвестиційного проекту на умовах концесії, тим паче в сфері залізничного транспорту.

Новий Закон, крім загальних правил, також визначає й особливості концесії певних об'єктів, які раніше регулювалися окремими законами (наприклад, концесія на будівництво автомобільних доріг). Він визначає концесію не просто як договір, а як форму державно-приватного партнерства, за якої держава передає інвестору право на: створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення); та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом (об'єктами) концесії; та/або надання суспільно

значимих послуг. Все це – у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, і при цьому передбачає передання концесіонеру переважної частини операційного ризику, який охоплює ризик попиту і ризик пропозиції.

Цікаво, що концесіонер може отримати відповідну компенсацію, наприклад, за будівництво автомобільних доріг, тільки після прийняття об'єкта до експлуатації та досягнення запланованих показників ефективності та результативності.

Новий закон «Про концесію» встановлює чіткі процедури: ініціювання та прийняття рішення щодо здійснення ДПП, у тому числі концесії; процедуру проведення концесійного конкурсу; вибору концесіонера (приватного партнера). Тепер їх можна обирати за конкурсом або конкурентним діалогом, процедура проведення яких відповідає кращій міжнародній практиці. Концесію тепер можна укласти і з орендарем, якщо він проявить ініціативу з цього питання.

Закон забороняє укладання концесійних угод у пошуку родовищ корисних копалин та їх видобування; машинобудування; управління нерухомістю тощо.

Крім того, цим документом передбачено, що учасниками концесійних відносин тепер можуть бути також користувачі та кредитори, окрім концесіодавця, концесіонера та претендента, а також незалежні експерти та радники.

Новий закон «Про концесію» передбачає додаткові гарантії для концесіонерів та кредиторів, спрощення процедур виділення земельних ділянок для проєктів у формі концесії, можливість вирішення спорів у міжнародному комерційному або інвестиційному арбітражу.

Новим Законом передбачено проведення конкурсу при відборі концесіонера, а також пропонується надання негрошової державної підтримки інвесторам. Закон визначає концесію як форму державно-приватного партнерства, за якої держава передає інвестору право на: створення та/або

будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення); та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом (об'єктами) концесії; та/або надання суспільно значимих послуг. Усі ризики приймає на себе концесіонер.

Новий Закон «Про концесію» має і певні недоліки, наприклад, виключення фізичних осіб-підприємців з кола можливих концесіонерів. Закон передбачає, що концесіонером може бути лише юридична особа – резидент України. Крім того, концесійні проекти досить коштовні й дуже ризиковані для приватного бізнесу. Основний принцип їх реалізації полягає в тому, що спочатку приватний партнер створює (модернізує) інфраструктурний об'єкт за свої й залучені ним кошти. І тільки коли цей об'єкт починають використовувати для надання суспільно значущих послуг, концесіонер починає одержувати відшкодування за внесені ним інвестиції, включаючи прибуток. Ризик попиту на послуги, надавані за договором концесії, переважно лежить на концесіонеріві.

Визначення концесіонера можливе трьома способами: концесійний конкурс, конкурентний діалог або прямі переговори.

Проведення концесійного конкурсу передбачає попередній відбір кандидатів, подання учасниками конкурсних пропозицій, оцінка конкурсних пропозицій та вибір учасника, який запропонував найкращі умови здійснення концесії.

Конкурентний діалог по суті є двоетапним концесійним конкурсом, де спочатку концесіодавець аналізує пропозиції учасників конкурсу, а потім організовує відкритий концесійний конкурс.

Прямі переговори можна застосовувати виключно у разі переходу з оренди в концесію.

Що стосується правонаступництва, то законом передбачено, що у концесіонера не виникає загального правонаступництва згідно з правами та зобов'язаннями підприємства, майно якого передається в концесію. Проте у

виняткових випадках, за рішенням концесієдавця, умовами концесійного конкурсу може передбачатися повне або часткове правонаступництво концесіонера за правами та обов'язками балансоутримувача.

Новий Закон дозволяє залучити балансоутримувача майна та органи місцевого самоврядування до реалізації проєкту концесії, при цьому передбачається можливість отримання ним частини концесійного платежу.

Закон визначає, що передача концесіонеру об'єкта концесії не зумовлює перехід права власності концесіонера та не припиняє права державної чи комунальної власності. Відповідно, такі об'єкти підлягають поверненню концесієдавцю після припинення дії концесійного договору. Закон встановлює чіткі правила щодо права власності на об'єкти, які створюються або використовуються у процесі реалізації концесійного проєкту.

Зокрема, нерухоме майно, створене (нове будівництво) концесіонером на підставі та відповідно до умов концесійного договору, є державною чи комунальною власністю. Рухоме майно, придбане концесіонером за власні кошти, є власністю концесіонера, якщо інше не встановлено концесійним договором.

Закон передбачає певні гарантії для успішної реалізації концесійного проєкту. Наприклад, для забезпечення надання концесіонеру відповідних прав на земельну ділянку для реалізації проєкту ця земельна ділянка повинна формуватися до оголошення концесійного конкурсу; концесієдавець зобов'язаний забезпечити формування такої земельної ділянки; роботи з розробки документації із землеустрою оплачуються за кошти з державного, місцевого бюджету, концесієдавцем або з інших незаборонених джерел, але потім ці витрати відшкодуватиме концесіонер відповідно до умов концесійного договору.

Якщо з концесіонером договір буде достроково розірваний (не з його вини), йому мають відшкодувати розмір його інвестицій. Це зроблено для того,

щоб захистити концесіонера від зловживань посадових осіб концесієдавця та надання концесіонеру певних гарантій щодо повернення його інвестицій. Окрім того, це збалансовується з правом концесієдавця замінити концесіонера у разі істотного порушення останнім своїх зобов'язань. Також закон передбачає впровадження певних видів державної підтримки, яка може надаватися концесіонеру шляхом виплати плати за експлуатаційну готовність; придбання концесієдавцем певного обсягу товарів (робіт, послуг), що виробляються (виконуються, надаються) концесіонером відповідно до концесійного договору; постачання концесіонеру товарів (робіт, послуг), необхідних для виконання концесійного договору; будівництва (нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту, технічного переоснащення) державними, комунальними підприємствами, установами, організаціями та/або господарськими товариствами, 100% акцій (часток) яких належать державі, Автономній Республіці Крим, територіальній громаді або іншому господарському товариству, 100% акцій (часток) яких належать державі, та об'єктів суміжної інфраструктури (залізничних, автомобільних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій тощо), які не є об'єктами концесії, але необхідні для виконання концесійного договору.

Щодо надання державної підтримки концесіонеру, то це не обов'язок, а лише можливість. Фактично, певну підтримку від держави отримує лише той концесіонер, що займається соціально важливим проєктом. Щодо розподілу ризиків між концесієдавцем та концесіонером, то тут державна підтримка є цим самим механізмом гарантування виконання концесієдавцем зобов'язань, що виникли у нього в конкретному концесійному проєкті у зв'язку з розподіленням на нього ризиків.

Розмір державної підтримки, форма, умови надання визначаються ще на етапі планування запровадження концесії у той чи іншій сфері. Надання

державної підтримки також залежатиме від досягнення концесіонером показників результативності реалізації концесійного проекту. Мета держави – знайти ефективного інвестора, який бачить перспективи розвитку свого бізнесу. Тому критерії відбору достатньо жорсткі. Однак це дозволить у майбутньому взаємовигідно співпрацювати державі й концесіонеру.

Зауважимо, що державна підтримка надається лише в тому разі, якщо проект надзвичайно потрібний для суспільства, його реалізація приведе до значного поліпшення якості життя населення на території, але при цьому цей проект ніколи не зможе стати окупним у разі реалізації його на комерційних умовах. Водночас у держави (місцевої влади) коштів на реалізацію такого проекту немає, і невідомо, чи зможуть вони з'явитися в недалекому майбутньому (приклад – аеропорт чи метро у Дніпрі).

Для забезпечення реалізації законів України в сфері державно-приватного партнерства своїми постановами [Кабінет Міністрів України](#) затвердив наступні Методики, Положення та Порядки:

- Положення про реєстр концесійних договорів, постановою Кабінету Міністрів України від 18.01.2000 [№ 72](#);
- Методику розрахунку концесійних платежів, постановою Кабінету Міністрів України від 12.04.2000 [№ 639](#);
- Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію, постановою Кабінету Міністрів України від 12.04.2000 [№ 642](#);
- Концепцію розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.09.2009 [№ 1184-р](#);
- Порядок надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, постановою Кабінету Міністрів України від 09.02.2011 [№ 81](#);

- Методика виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними, постановою Кабінету Міністрів України від 16.02.2011 [№ 232](#);
- Порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті для реалізації пілотних проектів у сфері житлово-комунального господарства, постановою Кабінету Міністрів України від 28.02.2011 [№ 160](#);
- Порядок надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства, постановою Кабінету Міністрів України від 17.03.2011 [№ 279](#);
- Порядок проведення конкурсу з визначення приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства щодо об'єктів державної, комунальної власності та об'єктів, які належать Автономній Республіці Крим, постановою Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 [№ 384](#);
- Порядок проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, постановою Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 [№ 384](#);
- Порядок та умови надання субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам на виконання інвестиційних програм (проектів), постановою Кабінету Міністрів України від 18.05.2011 [№ 520](#);
- Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 [№ 548-р](#);
- Положення про Міжвідомчу комісію з організації укладення та виконання угод про розподіл продукції, постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2013 [№ 644](#);
- Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013—2018 роки, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 [№ 739-р](#);
- Порядок відбору інвестиційних проектів, для реалізації яких надається державна підтримка, постановою Кабінету Міністрів України від 13.11.2013 [№ 835](#);

- Порядок заміни приватного партнера за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства, постановою Кабінету Міністрів України від 26.04.2017 [№ 298](#); та
- Порядок ведення Державного реєстру інвестиційних проектів, постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2017 [№ 1062](#).
Міністерство економічного розвитку і торгівлі України затвердило:
- Методику аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, наказом від 27.02.2012 [№ 255](#), зареєстрованим Міністерством юстиції України 15.03.2012 за № 399/20712;
- Положення про оцінку та конкурсний відбір запропонованих міністерствами, іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади інвестиційних проектів, що передбачають залучення коштів державного бюджету, та утворення комісії Міністерства економічного розвитку і торгівлі України з оцінки та конкурсного відбору інвестиційних проектів, наказом від 13.06.2012 [№ 697](#), зареєстрованим Міністерством юстиції України 25.07.2012 за № 1254/21566;
- Форму проектної (інвестиційної) пропозиції, на основі якої готується інвестиційний проект, для розроблення якого може надаватися державна підтримка, наказом від 19.06.2012 [№ 724](#), зареєстрованим Міністерством юстиції України 02.08.2012 за № 1308/21620;
- Порядок розроблення інвестиційного проекту, для реалізації якого може надаватися державна підтримка, наказом від 19.06.2012 [№ 724](#), зареєстрованим Міністерством юстиції України 02.08.2012 за № 1309/21621;
- Форму заяви про розгляд інвестиційного проекту або проектної (інвестиційної) пропозиції, наказом від 03.09.2012 [№ 965](#), зареєстрованим Міністерством юстиції України 19.09.2012 за № 1602/21914;

- Форму експертного висновку щодо економічної ефективності проектної (інвестиційної) пропозиції або інвестиційного проекту, наказом від 13.11.2012 [№ 1278](#); та
- Методичні рекомендації з розроблення інвестиційного проекту, для реалізації якого може надаватися державна підтримка, наказом від 13.11.2012 [№ 1279](#).

[Міністерство економічного розвитку і торгівлі України](#) є органом, на який покладено завдання формування і реалізації державної політики у сфері державно-приватного партнерства (Постанова Кабінету Міністрів України «Питання Міністерства економічного розвитку і торгівлі України» від 20 серпня 2014 року [№ 459](#)).

Щодо впровадження концесійних угод на залізничному транспорті, то тут треба зауважити, що потрібно чітко співставити норми нового Закону «Про концесію» та проект Закону України «Про залізничний транспорт України», задля ефективної організації державно-приватного партнерства. Так, законопроект «Про залізничний транспорт України», не містить характеристики таких понять як «загальне» і «незагальне» користування; відсутній термін «об'єкт інфраструктури»; некоректне формулювання терміну «об'єктів права господарського відання» тощо.

Щодо механізмів інвестування в залізничну інфраструктуру, то не передбачено самостійне придбання або створення інвестором об'єкту права господарського відання, з наступною передачею державі.

Абз. 2 ч. 2 ст. 12 «У разі нового будівництва та/або придбання об'єктів права господарського відання за рахунок чи із залученням коштів, не зазначених у абзаці першому, такі об'єкти передаються у державну власність та закріплюються за оператором інфраструктури у встановленому законодавством порядку, за згодою відповідного інвестора, або на підставі договорів про компенсацію витрат на їх будівництво (придбання), укладених у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України». Тобто, нові об'єкти

господарського відання, створені за рахунок коштів приватних інвесторів, передаються у державну власність «за згодою відповідного інвестора або на підставі договорів про компенсацію витрат на їх будівництво (придбання)...». Пропонується два альтернативні варіанти передачі створених за приватні кошти об'єктів у державну власність: один варіант – на підставі договору про компенсацію витрат, інший – «за згодою відповідного інвестора». Що означає такий варіант передачі створеного об'єкту законопроект не містить. Найбільш вірогідний варіант, що в даному випадку мова йде про безоплатну передачу у власність. Існуюча на сьогоднішній день практика правовідносин приватних суб'єктів з УЗ свідчить про те, що така редакція закону призведе до застосування виключно того варіанту, який передбачає безоплатну основу. Якщо УЗ буде мати альтернативу – отримати майно безоплатно чи на компенсаційній основі, очевидно, що вибір завжди буде на користь безоплатної передачі.

Крім того, законопроект не передбачає можливість фінансування реконструкції, реставрації та капітального ремонту об'єктів за рахунок приватних коштів.

Крім того, законопроект містить ряд норм, аналіз змісту яких не дозволяє чітко встановити предмет їх регулювання. Наприклад, абз. 2 ч.5 ст.12 «У разі якщо будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт) об'єктів інфраструктури, відмінних від об'єктів права господарського відання, тягнуть за собою необхідність додаткового розвитку інфраструктури або її окремих об'єктів, витрати оператора інфраструктури, пов'язані з виконанням заходів щодо такого додаткового розвитку інфраструктури чи її окремих об'єктів, з урахуванням окупності проведених вкладень, повинні бути компенсовані за рахунок коштів власників об'єктів інфраструктури на підставі відповідних договорів з оператором інфраструктури».

Абз. 3 ч.1 ст.20 «У разі порушення власником залізничного рухомого складу чи (або) оператором залізничного рухомого складу та їх працівниками чи особою,

що експлуатує тяговий залізничний рухомий склад, вимог цього Закону, інших нормативно-правових та нормативно-технічних актів у сфері залізничного транспорту, рух такого залізничного рухомого складу залізничними коліями загального та незагального користування не допускається». Тобто, в будь-якому випадку настає відповідальність у вигляді заборони руху, а це не завжди можливо на коліях загального користування державного значення [14].

Концесійна діяльність в Україні базується на таких принципах

- уніфікація державного регулювання концесійної діяльності та договірних принципів її здійснення (на основі концесійного договору);
- вибір консорціумів в основному здійснюється на основі конкуренції;
- комплексне та платне за користування приміщеннями для проведення конференцій, участь у заході, місцева самозайнятість - взаємне бачення умов консенсусної угоди з розподілом ризиків між консорціумом консенсусної угоди;
- постійна гарантія включення консорціуму;
 - стабільність концесуальних угод;
 - безпека закону та законні інтереси споживача (послуги), які будуть надані концесіонером.

Концесійні інвестиції у будівництво та контроль доступу здійснюються не тільки на найвищому рівні, але й на додатковій основі, як визначено у статті 2 Закону “Про концесії на будівництво та експлуатацію доріг”, а саме - дотримання основних стандартів в Україні, будівельних норм та правил та транспортне обладнання (керівництво з обслуговування та обслуговування); - необхідність забезпечити вільні дороги або окремі смуги концесійних транспортних засобів, які перебувають у належному технічному стані, як альтернативу комфортній вентиляції транспортних засобів у необхідному напрямку.

Концесії можуть включати об'єкти права державної або комунальної власності, які використовуються для роботи в таких сферах економічної

діяльності (лише державні підприємства та об'єднання можуть бути пов'язані в рамках підприємницької діяльності відповідно до закону)

- водопостачання, очищення стічних вод та стічних вод;
- надання послуг місцевого громадського транспорту;
- надання послуг, пов'язаних з постачанням тепла споживачам;
- будівництво та експлуатація транспортних засобів, автомобільні транспортні проекти, інші дороги;
- збір та утилізація відходів;
- побудова та функціонування спільних тендерів;
- побудова та експлуатація інсталяційних порталів та пасажирських порталів;
- будівництво та використання аеропортів;
- надання послуг кабельної телефонії;
- послуга підключення;
- надання поштових послуг;
- передача та розподіл природного газу;
- виробництво та / або передача електроенергії;
- централізоване опалення;
- будівництво житлових будинків;
- надання послуг у сфері житлової площі;
- встановлення соціальних та культурних цілей;
- створення громадських служб паркування автомобілів;
- надання ритуальних послуг;
- будівництво та експлуатація готелів, туристичних комплексів, змагань та інших супутніх об'єктів.

Відповідно до частини 4 статті 9 Закону України “Про концесії” Кабінет Міністрів України може затверджувати типові концесійні договори. Постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2000 р. № 643 затверджено Типову угоду про концесію.

Відповідно до статті 10 Закону, основними умовами концесійного договору є:

- договірні сторони;
- види діяльності, робіт, послуг, що виконуються на умовах контракту;
- предмет концесії (склад та вартість майна або техніко-фінансові умови для створення предмета концесії);
- умови надання земельної ділянки, якщо це необхідно для здійснення концесійної діяльності;
- перелік ліцензованих видів діяльності;
- умови встановлення, зміни цін (тарифів) на товари (роботи, послуги), вироблені (надані) концесіонером;
- строк дії концесійного договору, умови найму, використання робочої сили працівниками - громадянами України;
- умови використання вітчизняних технологій, обладнання, сировини, матеріалів;
- умови та обсяги вдосконалення предмета концесії та порядок відшкодування зазначених поліпшень;
- умови, розмір та правила реалізації концертної заборгованості;
- використання амортизаційних відрахувань;
- встановлення предмета концесії та предмета її довіреності;
- відповідальність за здійснення превентивних заходів;
- надання інформації суб'єктам, які є членами концесійних органів;
- порядок складання та укладення днів угоди;
- розпорядження щодо врегулювання суперечок між сторонами.

Концесійний договір за згодою сайту може передбачати додаткові умови, а також певні спеціальні закони про концесійну діяльність у певних сферах господарської діяльності. Якщо для здійснення концесійної діяльності потрібна земельна ділянка, до укладення концесійного договору додається договір оренди

земельної ділянки або закон про надання земельної ділянки членам. Закон передбачає, що у випадку, якщо після запровадження законодавчих актів будуть встановлені правила, що погіршують чисельність населення концесіонера, вони вважатимуться чинними протягом усього періоду дії цього договору на умовах концесійного договору. Умови концесійного договору діють протягом усього періоду дії угод, навіть якщо після введення законодавчих актів він запровадив правила, що погіршують кількість концесій.

Закон про концесії визначає загальний закон та сферу дії угоди в Конвенції:

- укласти угоду про перегляд консенсусом Конвенції;
- надавати виключне право на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії;
- вимагати дострокового розірвання концесійного договору в разі порушення концесіонером його умов;
- вимагати від концесіонера відшкодування збитків у разі погіршення стану об'єкта концесії, яке сталося з вини концесіонера.

Концесіонер зобов'язаний:

- передавати суб'єкта концесії концесіонеру на умовах, визначених концесійним договором;
- надавати концесіонеру своєчасні та повні документи, передбачені концесійним договором, що підтверджують право концесіонера створювати (будувати) та / або керувати (експлуатувати) суб'єкта концесії;
- вимагати звіту про використання амортизації;
- зберігати комерційну таємницю концесіонера;
- не втручатися в господарську діяльність концесіонера;
- якщо земельна ділянка потрібна для здійснення концесійної діяльності, забезпечити її надання у порядку, встановленому Законом України про землю.

Концесіонер має право:

- здійснювати підприємницьку діяльність на основі створення (будівництва) та / або управління (експлуатації) об'єкта концесії;
- ексклюзивне право створювати (будувати) та / або керувати (експлуатувати) предметом концесії, якщо це передбачено умовами концесійного договору;
- вимагати розірвання концесійного договору у разі порушення концесіонером умов договору та відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок невиконання умов контракту;
- продовження терміну дії концесійного договору, якщо виконуються його умови;
- приймати платежі за вироблені товари (будівельні роботи, послуги) відповідно до умов концесійного договору;
- використовувати амортизаційні відрахування для поновлення основних фондів, прийнятих у концесію;
- залучати третіх осіб на підставі договору до проведення конкретних робіт щодо об'єктів концесії. У цьому випадку концесіонер несе відповідальність за виконання цими особами умов концесійного договору та законодавства України.

Концесіонер зобов'язаний:

- укладати концесійні угоди;
- покласти зобов'язання за законами угоди (контракту), залежно від обставин, із працівниками українських провінцій;
- будувати на об'єктах технологічних концесій, матеріалів, технологій промислового виробництва та інших потреб.
- організувати предмет концесії в технічній будівлі;
- лист-підтвердження, в цьому випадку досягнуто консенсусу, предмет концесії повинен бути визначений на відповідному рівні.

Сторони не несуть відповідальності за невиконання або неправильне виконання умов концесійного договору, включаючи одностороннє внесення змін

або розірвання договорів, крім випадків, передбачених законом, встановлених законами України та концесійним договором.

Дата угоди про відповідність додається до:

- кінець дороги, на якій він оселився;
- ліквідація консенсусу суду, в даному випадку в розмірі його банкрутства;
- цілі пропозиції;
- за непередбачених обставин.

Відповідно до частини 5 статті 10 Закону України “Про концесії” реорганізація концесій - юридична особа не є підставою для зміни умов або продовження концесійного договору.

У фінансовому секторі концесія може бути надана під час продажу або додавання активів. Закупівельна компанія може обробляти ціну на основі ресурсів, а не комерційних активів. Будь-яка зміна вибирається та є частиною офіційних умов як процедура [16].

Однією з основних операцій, таких як просування цієї практики, купівля чи продаж нерухомості. Процедури щодо типу нерухомості на ринку оцту. У цьому сценарії як покупці, так і продавці можуть домовитись про підходи, такі як зміна ціни продажу об’єкта нерухомості на основі змін оцінки (наприклад, ремонт, огляд житла) або додавання нерухомості, яка раніше не була зазначена на момент переговорів (наприклад, інвестиції в комп’ютер).

Нарешті, поступки найбільш очевидні в таких місцях, як торгові центри, театри та спортивні арени. За договором оренди підрядники часто повинні йти на поступки власнику будівлі, які виходять за рамки традиційної орендної плати. Уряди, корпорації та приватні особи можуть надавати концесії, щоб дозволити іншій стороні отримати доступ до майна або будівлі. У більшості випадків ці поступки вимагають від продавця сплатити власнику будівлі певний відсоток від усіх продажів, здійснених на об’єкті.

Дослідження підходів різних зарубіжних і вітчизняних авторів свідчить про різноманітні підходи до формулювання визначення поняття «державно-приватне партнерство», достатню невизначеність змісту даного поняття і недостатню його уніфікованість. У науковій літературі наведений широкий спектр суперечливих, спірних поглядів і концепцій щодо різних аспектів державно-приватного партнерства, його природи, сутності і значення даного поняття, форм і особливостей реалізації таких партнерств.

Незважаючи на певні відмінності у трактування поняття «державно-приватне партнерство», спільною рисою є отримання взаємної вигоди від співпраці держави та приватного сектору при задоволенні суспільних потреб.

Проаналізувавши наведені вище визначення, можна виокремити особливості ДПП:

- у ДПП беруть участь як державний, так і приватний сектори економіки;
- сторони ДПП мають зафіксувати своє співробітництво в офіційних документах;
- співробітництво приватного і державного секторів має партнерський характер;
- співробітництво здійснюється зі спільною метою і завданнями та спрямоване на реалізацію державних інтересів;
- державний і приватний сектори розподіляють між собою ризики і прибутки.

Партнерство між державним та приватним секторами може здійснюватися в різних формах, залежно від ступеня залучення приватного та публічного секторів і від ризиків, які беруть на себе кожна зі сторін.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПАСАЖИРСЬКОЇ СФЕРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Сучасна економіка розвивається величезними темпами, а економічні відносини ускладнюються. Транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні сталого розвитку цих відносин. Залізничний транспорт в Україні - провідна галузь автомобільного транспортного комплексу в країні, яка забезпечує майже 36% пасажирських перевезень, що виконуються усіма видами транспорту.

Діюча мережа залізниць в Україні становить майже 19,8 тис. км (без урахування окупованих територій, мережа яких на даний момент не функціонує), з яких понад 47,2% електрифіковано. Що стосується вантажних перевезень, українські залізниці посідають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише рейкам у Китаї, Росії та Індії [17].

Значення залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється тим, що через територію держави проходять основні транс'європейські транспортні коридори: Схід - Захід, Балтійське море - Чорне море.

Українські залізниці безпосередньо межують і співпрацюють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини, забезпечують роботу на сорока міжнародних залізничних переїздах та обслуговують 18 українських морських портів у Чорноморсько-Азовському басейні. Територію України перетинають 3 залізничні транспортні коридори - No 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл та Рені взаємодія з загальноєвропейським коридором No 7, що проходить вздовж Дунаю. Важлива роль залізничного транспорту в транспортній системі України ще більше посилюється тим, що через її територію проходять основні транс'європейські транспортні коридори. Наприклад, транс'європейська залізниця Е-30, яка йде з Берліна, перетинає Україну за маршрутом Мостиська - Львів - Київ, а потім веде до Москви. У

Польщі одна і та ж автострада перетинається з двома іншими важливими європейськими магістралями, створюючи можливість швидкісного залізничного сполучення між усіма європейськими країнами.

Залізниці загалом, разом з іншими видами транспорту, утворюють територіальний взаємозв'язок ліній, технічних засобів та транспортних послуг, включаючи всі види взаємодіючих видів транспорту. Координація всіх видів транспорту забезпечує ефективне блокове та змішане сполучення, в якому посилюється роль контейнерних перевезень як одного з прогресивних методів доставки продукції. На тлі економічної та політичної ситуації в Україні обсяги залізничних перевезень значно зменшились. На сьогодні протяжність національної мережі транзитних залізничних коридорів в Україні становить 3162 км. В основному це двоколійні електрифіковані автоблокувальні автостради, які характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Окрім того, розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія).

Найбільшою компанією у цій галузі є Укрзалізниця (акціонерне товариство «Українська залізниця»), яка забезпечує централізоване управління транспортним процесом у внутрішніх та міждержавних послугах та регулює виробничу та господарську діяльність залізниць. До району Укрзалізниці входять Донецьк, Львів, Одеса, Південь, Південний Захід та Дніпро, а також інші компанії та організації одного виробничо-технологічного комплексу, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів.

Інвентаризація легкових автомобілів основного транспорту складає 4,3 тис. Одиниць, включаючи функціональний парк з 3,1 тис. Автомобілів. Також доступні швидкісні електричні поїзди Hyundai - 10 одиниць; швидкісні електропоїзди Тарпан - 2 одиниці; міжрегіональні локомотиви - 2 од. Донедавна українські залізниці задовольняли потреби економіки та населення у транспорті. Це було досягнуто головним чином за рахунок надлишку технічних

можливостей, створених за радянських часів за рахунок централізованого бюджетного фінансування. За останні понад 25 років інвестиції в оновлення основних фондів здійснювались виключно за рахунок власних ресурсів залізниць, що не дає можливості забезпечити нормальне відтворення основних фондів, особливо їх активної частини - рухомого складу.

Сьогодні технічні ресурси залізниць майже вичерпані. Існує небезпека того, що залізничний транспорт у майбутньому не буде забезпечений для потреб української транспортної галузі. У період 1992–2019 рр. Темпи зростання споживчих цін перевищували зростання транспортних тарифів, що не дозволяло модернізувати рухомий склад та інфраструктуру за рахунок власних ресурсів залізниці. Закон України «Про залізничний транспорт» (Постанова Верховної Ради України № 274/96-ВР від 04.07.96) не передбачав коштів з бюджету на будівництво та модернізацію магістральних ліній та придбання залізничних транспортних засобів для пасажирських перевезень. З місцевих бюджетів майже не виділено коштів на придбання електричних та дизельних поїздів для перевезення осіб на приміському транспорті, втрати від соціально необхідного приміського пасажирського транспорту не були повністю відшкодовані. Пропускна спроможність окремих ділянок та напрямків залізниць знаходиться на критичній межі. З метою усунення «вузьких місць» в залізничній мережі України, з метою поліпшення технічної та експлуатаційної спроможності об'єктів інфраструктури необхідно провести їх технічне оснащення та модернізацію [18]. Через катастрофічний знос рухомого складу, невідповідність придбання та амортизації вантажних вагонів та локомотивів, існує ризик того, що потреби галузей вантажного транспорту не будуть задоволені, що призведе до відповідних витрат державного бюджету та зниження економічного розвитку. Майже вичерпано резерви провізних спроможностей через граничну зношеність та низьку продуктивність пасажирського рухомого складу.

Невиконання ефективних заходів щодо модернізації пасажирського рухомого складу унеможливить повне здійснення пасажирських перевезень і, як наслідок, зменшить мобільність населення [19]. Основні питання, які потрібно вирішити:

- підвищення пропускної спроможності мережі залізниць України;
- оновлення та модернізація основних фондів;
- технічні та технологічні вимоги українських залізниць до залізниць європейських країн;
- недостатньо власних ресурсів для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі та низька привабливість інвестицій з точки зору інвестиційної привабливості, що надзвичайно привабливо для екстремістів.
- недостатній рівень економічної співпраці на ринку послуг доставки та невідповідність європейським вимогам щодо доступу до ринку послуг доставки;
- необхідність реформування громади АТ «Укрзалізниця», яка забезпечить прозорість його діяльності шляхом побудови вертикально інтегрованої системи управління громадою та побудови її діяльності відповідно до принципів ЄС;
- виконання державних та соціальних функцій залізниці (перевезення пільгових категорій пасажирів, утримання неактивних збиткових ліній) у поєднанні з регульованими державою низькими тарифами на пасажирські перевезення та недостатньо ефективним механізмом відшкодування збитків від соціально важливих послуг значно обмежує можливості технічної та технологічної модернізації. перехресно фінансувати збитковий пасажирський транспорт за догану наземного транспорту, що відповідає вимогам настанов ЄС [20].

У сфері залізничного транспорту значну роль відіграють пасажирські та вантажні перевезення. Залізничний транспорт передбачає відносно низькі витрати для будь-якого виду транспорту і є відносно безпечним. Однак сьогодні залізниця перебуває у досить складному становищі. Пасажирський транспорт збитковий, оскільки загалом 26 пільгових категорій населення перевозяться українськими залізницями, що, звичайно, ставить залізницю у скрутне становище [21]. Слід зазначити, що з 2001 року надання транспортних послуг для пільгових категорій громадян зросло більш ніж у чотири рази, а компенсація за надані послуги залишається майже на тому ж рівні. Тому це питання вимагає всебічної оцінки та аналізу. Незважаючи на те, що існує достатня кількість наукових публікацій з питань залізничного транспорту, багато з них залишаються абсолютно невивченими [22].

Оскільки наша країна має вигідне геополітичне та економіко-географічне розташування, на території якого проходять основні транспортні коридори, транспорт України забезпечує не лише власні потреби у перевезенні пасажирів та вантажів, а й транзит. Перше місце в пасажирському транспорті (пасажирообіг) належить цьому виду транспорту. Завдяки надійності, регулярності, здатності перевозити пасажирів незалежно від пори року та погодних умов, низького впливу на навколишнє середовище (порівняно з іншими видами транспорту), низької енергоємності транспортних робіт (споживання енергії на залізничному транспорті в 6 разів менше, ніж в авіації і втричі менше, ніж автомобільним) залізниці широко використовуються як для внутрішніх потреб, так і для зовнішніх зв'язків [23]. Пасажирський залізничний транспорт становить приблизно 10% у загальній структурі транспортних доходів.

2.1. Аналіз пасажирського сектору залізничного транспорту в Україні

Залізничний транспорт займає провідні позиції у задоволенні потреб промислового сектору та населення в транспорті, він є важливим фактором забезпечення соціально-економічного зростання України, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків. Однак сучасна структура управління залізничним транспортом, стан виробництва та технічна база залізниць та технологічний рівень транспорту не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості транспортних послуг, вони не підвищують ефективність промисловості [24]. Залізничний транспорт є фундаментальним сектором національної економіки та основою його транспортної системи, забезпечуючи понад дві третини загального обороту вантажних та пасажирських перевезень. Надалі, враховуючи вимоги Європейського Союзу щодо необхідності зменшення шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище, частка залізничного транспорту зростатиме. Український залізничний транспорт перебуває в процесі реформування. Стратегія розвитку залізничного транспорту в Україні визначена в документах під назвою "Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року" [25].

В даний час існує низка системних проблем на залізничному транспорті, які становлять загрозу для економічної, соціальної та оборонної безпеки країни.

Цей сектор не забезпечує систематичного оновлення основних фондів, фізичний та моральний знос рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту перевищує 80% та у 1,8 рази перевищує дозволений ліміт у міжнародній практиці. Дестабілізуючим фактором є суттєві недоліки в організації та забезпеченні пасажирських перевезень, які в даний час відносно невідповідні. Гостро стоїть також проблема підвищення якості транспорту та надання послуг пасажиром, особливо на приміських маршрутах [26].

Українська залізниця є ключовим, а в деяких випадках і єдиним способом переміщення пасажирів у країні. Сьогодні залізничний комплекс України включає розгалужену залізничну мережу, розвинену інфраструктуру та велику кількість рухомого складу. Донедавна існуюче технічне обладнання та стабільність залізниць дозволяли їм задовольняти транспортні потреби національної економіки та населення в цілому та залишатися повністю конкурентоспроможним видом транспорту. Залізниця досі є найбільш доступним видом транспорту з точки зору географічного охоплення та ціни. А згідно зі статистикою, більшість пасажирів обирають найбільш економічний варіант: сидіння або звичайний автомобіль. Водночас українські залізниці посіли шосте місце у світі за пасажирооборотом після Китаю, Індії, Російської Федерації та навіть Франції та Німеччини, що можна порівняти з Україною за територією та населенням [27]. Ринок транспортних послуг є самостійною економічною сферою. За якістю інфраструктури та спектром пропонованих послуг Україна відстає від рівня розвитку провідних країн світу, однак ринок транспортних послуг динамічно розвивається як в країні в цілому, так і в окремих регіонах. Однак розвиток пасажирського залізничного транспорту в Україні гальмують такі фактори:

- надзвичайно важкий стан матеріально-технічної бази транспорту, амортизація основних фондів набагато вища, ніж у промисловості: понад 80% пасажирських вагонів потребують амортизації через довговічність, їх середній вік становить понад 25 років [28];

- 30-річні машини не мають кондиціонера та елементарних гігієнічних умов, пасажирів навмисно отримують неякісні послуги;

- низька швидкість;
- низька чисельність населення на один легковий автомобіль;
- високі витрати та збитковий транспорт;
- низька конкурентоспроможність;

- низька ефективність та відсутність стимулів зменшити витрати та поліпшити якість послуг.

Порівняно з життєво необхідними для людини продуктами харчування, одягом, комунальними послугами тощо поїздки на залізничному транспорті мають більш низький пріоритет. Тоді як обсяг пасажирських авіаперевезень стабільно зростає, поїздами продовжують користуватися лише найменш забезпечені верстви населення, особливо під час переміщень на далекі відстані.

Багато проблем, що виникли в галузі залізничного пасажирського транспорту, можна вирішити, максимально використавши можливості та знайшовши резерви, які не потребують особливих фінансових витрат та значних змін у виробничих та управлінських процесах. Ефективний контроль за витрачанням бюджетних ресурсів та гнучка політика управління пасажирським транспортом можливі лише за умови дотримання цих умов:

1. Державні субсидії повинні надаватися в рамках довгострокового державного замовлення, яке готове до фінансування державою. У цьому порядку необхідно вказати конкретний обсяг пасажирських перевезень у соціальній сфері та тарифи на транспорт, починаючи від встановлених вимог до швидкості руху, типу рухомого складу, мінімальної номенклатури послуг, що надаються.

2. Точне визначення розміру бюджетних дотацій можливе лише шляхом забезпечення повного та прозорого розподілу витрат між пасажирським та вантажним транспортом.

3. Тарифи на залізничний проїзд в Україні регулюються державою. Зобов'язання держави щодо надання пільг на подорожі виконуються не повністю, тому тягар забезпечення пасажирських перевезень лягає на вантажний сектор економіки.

4. Відокремлення їх від вантажного транспорту та створення незалежних транспортних компаній, у тому числі з власним рухомим складом, може стати ефективним інструментом зменшення бюджетних субсидій на пасажирські

перевезення та розвитку конкурентоспроможного сектору пасажирських перевезень.

5. Перехід залізничного транспорту до ринкових відносин не тільки дасть йому змогу ефективніше здійснювати необхідні обсяги транспорту, включаючи соціальний транспорт, але також надасть можливість отримати додаткове фінансування [29].

Табл. 2.1 Пасажирооборот залізничного транспорту загального користування

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	<i>(млрд.пас.км)</i>								
Усі залізниці	51,8	52,7	50,2	49,0	35,9	35,4	36,8	28,1	28,7
Донецька	5,3	4,5	3,7	3,6	2,5	1,9	1,9	0,6	0,6
Львівська	5,4	5,6	5,4	5,6	5,3	5,7	5,8	4,2	4,3
Одеська	6,6	8,0	7,6	7,4	5,7	5,9	6,4	6,0	6,4
Придніпровська	12,0	9,9	10,0	9,9	4,3	3,7	4,0	2,9	3,0
Південно-Західна ²	16,4	17,7	16,8	16,1	13,5	13,8	14,0	10,7	10,7
Південна	6,1	7,0	6,7	6,4	4,6	4,4	4,7	3,7	3,7

На ефективність та якість пасажирського транспорту впливає ряд факторів, які можна розділити на технічні, організаційні та специфічні. Вплив першої групи факторів проявляється в тому, що на залізничній мережі України відсутні спеціалізовані пасажирські лінії, а тому прокладання поїздів за розкладом руху підпорядковується не лише вимогам пасажирського транспорту, а й вантажного транспорту. З метою впровадження швидкісного пасажирського транспорту в Україні вперше розроблена принципово нова система визначення пасажирських та вантажних поїздів, яка збільшить пропускну спроможність та запровадить швидкісні та швидкісні пасажирські поїзди на основних лініях Київ-Полтава-Дніпропетровськ-Харків-Харків / Донецьк. Львів / Одеса [37]. Що дасть можливість створити в Україні кілька пасажирських коридорів, в яких планується побудувати міжрегіональні маршрути нічних поїздів, які ще деякий час залишатимуться актуальними. Ці напрямки можуть стати основою для автомагістралей на повний зріст зі швидкістю більше 200 км / год. Сучасні обмеження стану колій значно зменшують швидкість пасажирського поїзда. Пасажирські станції на залізничних вузлах насичені пасажиропотоком. Пік

приміського транспорту при прибутті (з 7 ранку до 9 ранку за місцевим часом) збігається з найбільш підходящим часом прибуття до вузла пасажирських поїздів далекого відстані. Зменшити навантаження в годину пік можна, вводячи щоденні поїзди, що може бути дуже ефективним для залізниць. Цей транспортний формат віддають перевагу майже 50% пасажирів [32].

Для запуску нових швидкісних поїздів потрібні нові комфортабельні машини. З 2001 року ВАТ розпочав серійне виробництво легкових вагонів для потреб залізниць України. Сьогодні є машини, які можуть рухатися зі швидкістю 200 км / год, але немає локомотивів, які можуть рухатися зі швидкістю 160 км / год [31]. Близько 130 млрд грн. Українська залізниця планує інвестувати в оновлення залізничного транспорту до 2020 року. Загалом програма оновлення залізничного транспорту в Україні до 2020 року планує придбати понад 3,5 тис. Пасажирських вагонів, 442 пасажирські електровози, 125 локомотивів, 236 електропоїздів, 133 дизель-поїзди та кілька сотень одиниць додаткового пасажирського обладнання [35].

Друга група факторів (організаційних) характеризує особливості організації пасажирських перевезень. Сучасна система показників характеризує роботу в пасажирському транспорті лише на частині транспорту і не відображає безпосередньо якість транспорту. Наприклад, в даний час не існує чіткої системи показників (таких як вантажний транспорт), яка дозволила б нам стверджувати, що вперше обсяг перевезень, залізничні колії та загальний схематичний план раціонального існування були введені або змінені.

Встановлені показники відображають лише населення вагону, рівень швидкості та кількість поїздів, що експлуатуються, і не дають повного уявлення про якість організації пасажирського транспорту. Вони не відображають кількість трансферів та їх тривалість, комфорт чи незручності, час прибуття та відправлення поїздів та інші умови подорожі. Таким чином, встановлені показники не повністю відображають кінцевий результат і в деяких випадках

можуть зростати при явно негативних процесах. Третя група факторів відображає специфіку пасажирських перевезень - нерівність пасажирських перевезень, яка спостерігається протягом року і коливається в зростанні або спаді пасажирських перевезень, середній пройденій відстані та концентрації руху на лініях, що сполучають столицю з обласними центрами та економічними регіонами [38].

Отже, процес розробки - це сукупність послідовних заходів для досягнення прориву та економічної роботи, яка включає велику кількість взаємопов'язаних та мінливих факторів та результати їх впливу. Ці фактори, умови, принципи функціонування вимагають ретельного дослідження та координації, що можливо за умов реалізації ефективного механізму (рис. 2.1).

Рис. 1. Механізм управління розвитком пасажирських перевезень залізницями України



На закінчення слід зазначити, що управління розвитком пасажирських перевезень є складним довготривалим процесом поступового впровадження принципів переходу залізниць України до міжнародних стандартів управління та підприємницької діяльності. Необхідно враховувати сукупність зовнішніх та внутрішніх факторів, що впливають на розвиток пасажирського сектору. Поєднання заходів цих факторів забезпечує цілісність та єдність економічного розвитку пасажирського транспорту та поступове формування проривного механізму пасажирського залізничного транспорту та економіки в цілому.

Подальші дослідження слід провести щодо обґрунтування форм та методів гнучкого ціноутворення на пасажирські перевезення, встановлення принципів усунення перехресних субсидій та поступового впровадження принципів комерціалізації у функціонування пасажирського сектору.

		Січень/ January	Січень- лютий/ January- February	Січень- березень/ January- March	Січень- квітень/ January- April	Січень- травень/ January- May	Січень- червень/ January- June	Січень- липень/ January- July	Січень- серпень/ January- August	Січень- вересень/ January- September	Січень- жовтень/ January- October
Транспорт²	млн.	338,3	675,8	897,2	939,3	1012,3	1210,5	1441,7	1662,1	1899,1	2130,6
	у % до відповідного періоду 2019р.	98,7	98,5	84,4	65,9	56,3	56,6	58,3	59,2	60,0	60,2
залізничний ^{2,3}	млн.	11,1	22,2	28,0	28,0	28,0	32,1	38,5	45,9	51,7	57,5
	у % до відповідного періоду 2019р.	97,3	96,7	77,8	56,9	44,1	41,1	41,8	43,5	43,9	44,1
автомобільний	млн.	145,6	288,5	383,4	394,7	420,5	513,8	617,9	709,7	804,9	902,0
	у % до відповідного періоду 2019р.	95,4	96,8	84,2	64,9	55,2	56,6	58,5	59,0	59,5	59,9
водний	млн.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,3
	відповідного періоду 2019р.	66,7	120,0	125,0	3,8	1,1	6,8	24,7	36,7	40,5	40,8
авіаційний	млн.	0,8	1,5	2,0	2,0	2,0	2,0	2,4	3,1	3,8	4,3
	у % до відповідного періоду 2019р.	103,9	104,0	82,7	58,8	43,8	33,0	31,0	34,2	35,4	36,0
транвайний	млн.	49,5	100,2	137,1	151,6	170,9	200,9	237,9	274,3	314,7	351,6
	у % до відповідного періоду 2019р.	107,2	104,2	90,2	73,4	65,1	64,2	66,1	67,4	68,4	68,1
тролейбусний	млн.	76,7	153,1	207,4	223,8	246,9	285,1	330,4	376,5	428,6	479,1
	у % до відповідного періоду 2019р.	101,9	99,2	85,9	69,5	60,9	59,7	60,3	60,9	61,3	61,2
метрополітенівський	млн.	54,6	110,3	139,2	139,2	144,0	176,6	214,5	252,4	295,2	335,8
	у % до відповідного періоду 2019р.	96,8	97,4	79,3	59,0	48,2	49,7	52,2	54,2	56,1	56,8

Таблиця 1. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту за 2020 рік¹

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

² Дані за січень–березень 2020 року переглянуто.

³ З урахуванням перевезень міською електричкою.

Примітка. Сума складових може не дорівнювати підсумку у зв'язку із заокругленням даних.

Інформація підготовлена на підставі таких державних статистичних спостережень: "Діяльність підприємств наземного транспорту", "Діяльність підприємств водного транспорту", "Діяльність підприємств авіаційного транспорту", а також адміністративних даних АТ "Українська залізниця" щодо діяльності залізничного транспорту. Дані поточного року є попередніми. Перегляд даних за підсумками 2020 року буде здійснено в I кварталі 2021 року.

Слід зазначити, що національна транспортна система є частиною світової транспортної системи. Він складається з таких елементів, як залізниці, дороги, трубопроводи, водний та повітряний транспорт. За даними державної статистичної служби, у січні - квітні 2019 року на всі види транспорту припало 32,6 мільярда поїздок. км, що становить 105,1% від обсягу з січня по квітень 2018 року. Використання транспортних послуг для пасажирських перевезень зменшилось порівняно з показниками минулого року за той самий період. В результаті, послугами пасажирського транспорту скористались 1425,0 млн. Пасажирів, тобто 94,3% від обсягу з січня по квітень 2018 року.

Слід підкреслити, що в структурі зовнішньоторговельного сальдо України на I квартал 2019 року порівняно з відповідним періодом 2018 року

експорт транспортних послуг зріс на 10,1% до 1421748,0 тис. США, який у структурі балансу містить майже половину експорту послуг - 49,4%.

Для наочного прикладу впливу пандемії на пасажирські перевезення наведена статистика показників 2018 року до 2019. За перше півріччя з січня по липень 2020 року транспортні компанії перевезли 1,422 млрд пасажирів, що на 41,7% менше, ніж за аналогічний період 2019 року.

У січні - липні залізничним транспортом скористалось 38,5 млн. Пасажирів, що на 58,2% менше, ніж у січні - липні попереднього року, а послугами автомобільного транспорту скористалося 617,9 млн. Пасажирів (на 41,5% менше).

Назва показника	Період	Донецька	Придніпр.	Південна	П-Західна	Одеська	Львівська	Україна
Пасажирообіг - всього (млн.пас.км)	мин.рік	624,53	3034,61	3705,13	10636,52	6358,96	4255,16	28614,91
	викон.	614,75	3081,38	3725,84	10489,61	6336,90	4107,63	28356,09
	%до мин	98,4	101,5	100,6	98,6	99,7	96,5	99,1
- дальнє	мин.рік	441,98	2371,44	2545,87	9098,25	5689,59	3481,39	23628,51
	викон.	450,17	2426,30	2570,48	8843,99	5638,39	3413,81	23343,13
	%до мин	101,9	102,3	101,0	97,2	99,1	98,1	98,8
- приміське	мин.рік	182,55	663,17	1159,26	1538,27	669,38	773,77	4986,40
	викон.	164,58	655,08	1155,36	1645,62	698,51	693,82	5012,97
	%до мин	90,2	98,8	99,7	107,0	104,4	89,7	100,5
Відправлено пасажирів (тис.чол.)	мин.рік	6552,19	20690,46	32603,09	49475,55	16990,76	24850,67	151162,73
	викон.	6123,63	19874,45	31380,39	51778,46	17019,72	23439,34	149616,00
	%до мин	93,5	96,1	96,2	104,7	100,2	94,3	99,0
- дальнє	мин.рік	2197,50	5100,25	4807,01	19190,93	6541,93	9449,13	47286,74
	викон.	2284,99	5008,56	4587,25	19182,73	6280,12	8928,93	46272,59
	%до мин	104,0	98,2	95,4	100,0	96,0	94,5	97,9
- приміське	мин.рік	4354,69	15590,21	27796,09	30284,62	10448,84	15401,54	103875,99
	викон.	3838,64	14865,89	26793,14	32595,73	10739,60	14510,42	103343,41
	%до мин	88,1	95,4	96,4	107,6	102,8	94,2	99,5

Табл. 2.1 Об'ємні показники по пасажирських перевезеннях по АТ "Укрзалізниця" за 2018-2019 роки

Загальні інвестиції в оновлення рухомого складу та інфраструктури, необхідні ВАТ "Укрзалізниця" (УЗ), складають приблизно 6 млрд. Дол. Отримати ці кошти можна кількома способами:

- за рахунок підвищення операційної ефективності - "Укрзалізниця" може заощадити до 1,5 млрд. доларів;
- 1 млрд. позик на зовнішніх ринках;

- пропозиція адміністрації УЗ про скасування земельного податку, що залишить приблизно 0,5 млрд. доларів у цьому секторі.

Інвестиції в залізничний транспорт залишаються одним з найвигідніших інвестиційних проектів держави з точки зору макроекономічного ефекту. Враховуючи, що розвинутий залізничний транспорт в Україні має високу кореляцію зі зростанням ВВП - близько 90% (за оцінками аналітиків UIM), якщо імпорт буде мінімізований, мультиплікатор інвестицій в залізничний транспорт в Україні буде становити від 1,5 до 3. Це означає, що за кожну інвестицію в Укрзалізницю в 1 долар Україна отримуватиме 1,5-3 дол. приросту ВВП. Проаналізувавши статистичні показники інвестиційної програми АТ "Укрзалізниця" протягом декількох років, можемо спостерігати збільшення реалізації інвестиційного фінансування в інвестиційній програмі розвитку суспільства.

У 2017 р. Відбувся значний спад у реалізації інвестиційної програми, але в 2018 р. порівняно з 2016 роком інвестиції зросли на 75%, а в 2019 році. порівняно з 2018 роком - на 91% [39].

Після підтримки запропонованої Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки основних зацікавлених сторін, зокрема засновника Компанії в особі Кабінету Міністрів України, та затвердження її в установленому порядку, Компанія підготує План дій щодо контролю за реалізацією стратегії протягом наступних кількох місяців. Цей процес забезпечуватиме спостережна рада компанії. Стратегія розвитку компанії орієнтована на досягнення наступних основних цілей:

- задоволення потреб України у залізничному транспорті та логістиці відповідно до економічного розвитку країни та планів мобільності населення;
- досягнення та підтримка міцного фінансового становища Компанії, включаючи посилення необхідних інвестицій в основні напрямки діяльності УЗ;

- забезпечення залізничної безпеки для споживачів, працівників та третіх осіб;
- підвищення привабливості компанії для споживачів та працівників;
- впровадження сучасних та ефективних процедур та принципів управління;
- підвищення прозорості та дотримання законодавства з метою усунення корупції та зловживань [40].

2.2. Аналіз залучення інвестицій на концесійній основі у провідних країнах світу, в тому числі – на залізничному транспорті.

Концесії відрізняються від загального продажу всього підприємства і зазвичай використовуються для створення конкуренції за право служити ринку, а не конкуренції на ринку. Уряд, як правило, зберігає право власності, а концесіонер набуває права користування на час дії контракту. Концесія є формою регулювання, але може знадобитися додаткове дискреційне регулювання. Структура концесії залежить від контрактних прав від права на експлуатацію декількох ліній до права на будівництво та експлуатацію всієї національної чи міжнародної залізниці. Поступки можуть бути:

- Негативні поступки (як правило, для збиткових пасажирських перевезень), де тарифи та послуги, як правило, регулюються, а уряд платить концесіонеру;
- Торгові поступки - оператори платять уряду право здійснювати діяльність, як правило, фрахтову, без регулювання тарифів або послуг;
- Поєднання двох вищезазначених варіантів.

За режимом концесій економічне регулювання повинно бути пасивним, що означає, що регулятор повинен реагувати на скарги, а не розпочинати розслідування та застосовувати поблажливий підхід, особливо оскільки дорожні

служби часто мають високу конкуренцію між собою. Однак контролер може вимагати таких заходів:

- Моніторинг домінування на ринку у разі придбання концесіонером значної частки залізничного ринку; а також заходи моніторингу проти зловживань монополіями

- Отримання та розслідування скарг на доступ та дискримінаційні практики

- Дискримінація перевізників щодо доступу

- Забезпечення рівного доступу до інфраструктури для нових учасників, де це виправдано

- Надання поради міністру у випадку, якщо концесіонер бажає припинити надання послуг. Міністр може також мати повноваження, як це передбачено законом або концесійним контрактом, вимагати від регулятора проведення техніко-економічного обґрунтування запропонованого підвищення ставки в контексті концесійної угоди, якщо орган, відповідальний за моніторинг концесій, не має відповідного досвіду. У Європі для концесіонерів встановлені наступні правила:

- 1) Наявність не тільки позитивного досвіду, а й грошей на реалізацію концесійного договору;

- 2) Концесіонер не отримує на своєму балансі жодних статей, включаючи ті, які він створив, і не може передавати активи в заставу. Все робиться на основі балансу державного органу або державного підприємства;

- 3) Концесійний контракт підписується без участі у тендері;

- 4) Якщо об'єкт є збитковим, усі втрачені інвестиції є проблемою для концесіонера, оскільки це на його власний ризик. Держава не надає жодної компенсації концесіонеру у разі втрати прибутку чи збитків.

- 5) Представник держави є членом ради концесіонера з правом вето.

Транспортна стратегія України на період до 2020 року визначає концептуальні принципи формування та реалізації державної політики для забезпечення стабільних та ефективних транспортних операцій. Основні напрями реалізації цієї стратегії в галузі залізничного і автомобільного транспорту – розвиток транспортної інфраструктури; оновлення рухомого складу транспорту; поліпшення інвестиційного клімату; забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг; інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем (рис.2.2).

Напрями реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 року в галузі залізничного і автомобільного транспорту				
Інфраструктура	Рухомий склад транспорту	Інвестиційний клімат	Доступність та якість транспортних послуг	Інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем
<ul style="list-style-type: none"> - розвиток мережі автомобільних доріг; - підвищення пропускної спроможності основних залізничних ліній, транспортних вузлів; - створення мережі логістичних центрів 	<ul style="list-style-type: none"> - раціоналізація структури парку рухомого складу; - оновлення рухомого складу; - відповідність сучасним європейським вимогам до безпеки, екологічності та енергоефективності 	<ul style="list-style-type: none"> - розвиток державно-приватного партнерства; - удосконалення механізму лізингу для оновлення рухомого складу транспорту; - залучення інвестицій на умовах концесії 	<ul style="list-style-type: none"> - забезпечення швидкої доставки вантажів, прискорення руху пасажирського транспорту; - скорочення часу обробки вантажів у пунктах пропуску через державний кордон; - забезпечення розвитку інтермодальних перевезень; - оптимізація маршрутів автомобільного та залізничного транспорту 	<ul style="list-style-type: none"> - розвиток експорту транспортних послуг; - ефективне використання транзитного потенціалу; - підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг; - забезпечення співробітництва з ЄС з метою розвитку міжнародних транспортних коридорів та осей; - забезпечення експлуатаційної сумісності транспортних мереж України та сусідніх держав

Рис. 2.2 – Напрями реалізації Транспортної стратегії в галузі залізничного і автомобільного транспорту

На залізничному транспорті Україна також бере участь у процесі реформ. Реформа міжнародної транспортної кампанії особливо відповідальна за ринковий ринок реформ у 2010 році [41], а також плани впровадження певних нормативних актів служби соціального забезпечення у сфері іноземного транспорту. Головною метою міжнародної транспортної реформи є розвиток конкуренції на транспортному ринку. Однією з таких ключових програм є:

- формування конкурентного потенціалу на основному ринку;

- забезпечення рівного доступу до інфраструктури для всіх продуктів економічного розвитку;

- поширення та впровадження інноваційних транспортних та логістичних технологій;

- коригування систем коригування тарифів на послуги міжнародного транспорту. Очікувані результати реалізації програм реформ сприяють підвищенню ефективності функціонування сектору розвитку конкуренції на ринку залізничного транспорту. Створити профілактичне створення нових продуктів для управління різними формами власності, які підтримуватимуть рівень використання країн, що потенційно трансформуються; підготувати інтеграцію міжнародних промислових перевезень до європейських та світових транспортних систем. Така система повинна бути створена для контролю роботи обладнання: передавального обладнання; перевезення пасажирів внутрішнім та міжнародним співробітництвом; ремонт та обслуговування громадського сховища; будівництво та ремонт інфраструктурних проєктів. Тому експерти мережі громадського транспорту мають вирішальне значення для формування широкої громадськості. Зокрема, постачання приватних малих запасів для транспортної інфраструктури в Україні. У моєму будинку це можна ефективно зменшити завдяки ефективності установки вантажівки завдяки попереднім дорожнім перегонам.

Широко обговорюється відмова від перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок доходів сектору вантажних перевезень, висловлених у програмі залізничної реформи. В даний час залізниці отримують основну частку доходів від сектору вантажного транспорту, завдяки чому вона субсидує збитковий пасажирський (соціальний) транспорт. Однак експерти вважають, що відмова від перехресних субсидій призведе до кризи в особистому секторі, оскільки держава не зможе повністю впоратися з такими значними фінансовими зобов'язаннями перед персональним сектором. Тому, як очікується,

практика перехресного субсидування продовжиться. Це вкрай не вигідно для вантажного сектору залізниці, якому доцільніше використовувати кошти на власні потреби колій, придбання рухомого складу тощо. Незважаючи на те, що сектор пасажирських перевезень визначається прибутками сектору вантажних перевезень, перевага віддається пасажирському рухомому складу у відведеному графіку.

Наближаючись до справи, включаючи та в Україні, переважним є пасажирський сектор. Тому основні інвестиції вкладаються в модернізацію та створення існуючих або будівництво нових ліній шляхом досягнення швидкісних пасажирських швидкісних поїздів. Однак слід вкласти значні інвестиції у вдосконалення пасажирських перевезень та використання послуг. Розчистка доріг для пасажирських або швидкісних пасажирських перевезень призвела до дисбалансу у вантажних перевезеннях та додаткового навантаження на спільну команду членів. Однак пристрій можна використовувати для зменшення кількості незначних зіткнень з пасажирями. Через низькі робочі швидкості швидкісні поїздки часто виключаються із денного розкладу, а нічні рейси не завжди можуть задовольнити потреби перевізників. Тому небезпечно залучати великі суми грошей, пов'язані з передачею обладнання.

Отже, основні причини, що призводять до конфлікту між залізничним пасажирським та вантажним транспортом, включають:

- незаплановане зменшення швидкості та простою вантажного рухомого складу внаслідок необхідності здати пасажирський рухомий склад та навпаки;
- надання пріоритетів у розподілі розкладу руху пасажирських та швидкісних пасажирських поїздів;
- необхідність перехресних субсидій на пасажирські перевезення за рахунок доходів від сектору вантажних перевезень;
- необхідність і частота капітальних ремонтів залізниці значно вища при змішаному русі пасажирських та вантажних поїздів;

- порядок руху вантажного та пасажирського рухомого складу по одному маршруту не може повністю забезпечити транспортні потреби кожного сегмента сектору;

- просторові відмінності у попиті на пасажирський та вантажний транспорт викликають різницю в напрямках потоку вантажних та пасажирських перевезень;

- неоднорідність попиту на транспорт протягом дня (пасажирські перевезення мають характерні "піки" протягом дня, тоді як вантажні перевезення мають тенденцію до рівномірності);

- взаємозалежність від варіацій розкладу руху пасажирського та вантажного рухомого складу;

- подібні вимоги у секторі пасажирського та вантажного транспорту (пасажирів зацікавлені у своєчасній доставці згідно з опублікованим графіком;

- перевізники пред'являють товари для транспорту, які повинні бути доставлені вчасно (швидкопсувні, небезпечні тощо);

- вимоги до інфраструктури до об'єктів (обладнання і колії) для руху вантажного та пасажирського рухомого складу суттєво різняться (допустиме навантаження, радіуси повороту, градієнти тощо);

- пасажирські та вантажні потоки відрізняються за відстанню, а також швидкістю роботи, вагою рухомого складу, кількістю вагонів у складі (легкий для пасажирів, в антагоністичному - важкий).

Відповідно до концесійних угод у Латинській Америці та Африці економічне регулювання в більшості випадків обмежується субсидованими особистими тарифами; анулювання виключного права на концесійний договір можливе лише у разі зловживання монопольним становищем. Однак ексклюзивність рідко скасовується, оскільки обсяги трафіку рідко бувають достатніми для підтримки більш ніж одного оператора. Крім того, деякі концесійні контракти не визначають питання ексклюзивності, і тому

концесіонери вважають, що існує ексклюзивне право, тоді як уряди дотримуються протилежної точки зору. Загалом у Латинській Америці та Африці структуру та регулювання договорів потрібно вдосконалити, що може сприяти незалежний та уповноважений регулятор. Будівництво нових залізничних ліній У деяких випадках концесіонери можуть бути зацікавлені у будівництві нових залізничних ліній, оскільки вони можуть створити конкуренцію на лінії, що обслуговується за концесією. Концесійний контракт повинен передбачати, що держава не буде субсидувати (або затверджувати) будівництво цих ліній у встановлений термін.

Тривалість концесійного контракту Довгострокові контракти стимулюють інвестиції в основні фонди, розвиток ринку та належне управління. Оскільки більшість залізничних активів мають тривалий термін експлуатації, а залізнична інфраструктура нерухома, термін дії концесійних контрактів повинен бути розумним. Наприклад, в африканських країнах концесії зазвичай надаються на 15-30 років.¹¹⁶ Однак доцільно встановити конкретні строки періодичної оцінки для оцінки прогресу. Франшизи для пасажирів залізничного транспорту є формою поступки, але, як правило, не включають відповідальність за залізничну інфраструктуру. У Великобританії франшизи зазвичай тривають 7-10 років, хоча планується продовжити їх; в європейських країнах термін дії дозволу ще коротший. Короткострокові франшизи посилюють конкуренцію на ринку та спрощують можливість державного сектору підвищувати ефективність. У той же час, однак, короткострокові франшизи відмовляють стимулу концесіонерам інвестувати в основні фонди, навчання та розвиток або постійно вживати заходів щодо економії коштів. Це може перекласти відповідальність за інвестиції на державний сектор.

Реформи в Мексиці дали відчутні результати. Мексиканський уряд розробив продуманий план надання концесії та шляхом відповідних переглядів або змін до законів створив сприятливу правову базу для приватної участі у

залізничному секторі країни. Встановивши цілі реформи та чіткі рамки надання концесій, вона змогла залучити серйозних інвесторів на тендери. Уряд зупинився на необтяжених поступках, що означає, що концесіонери не несуть відповідальності за історичні борги ФНМ або за існуючі контракти з працівниками профспілок. Реформи та відповідне законодавство лібералізували тарифний ринок. Залізниці, в принципі, слід розглядати як комерційні підприємства. У цьому випадку можна забезпечити їх ефективність та конкуренцію як між перевізниками одним видом транспорту, так і різними видами транспорту. З регуляторної точки зору, уряд Мексики надав дилерам свободу встановлювати тарифи для окремих перевізників, якщо існують конкурентні альтернативи. Однак надання дозволу на використання залізниць завжди спричиняло великі труднощі у здійсненні мексиканської реформи, і багато суперечок залишаються невирішеними сьогодні.

Концесії могли б бути вигіднішими, якби умови дозволів на залізницю встановлювалися в процесі концесії. Чіткі вказівки з цього питання можуть допомогти різним концесіонерам та уряду досягти згоди щодо використання залізниць, що, в свою чергу, пришвидшить залучення інвестицій для підвищення ефективності залізничного транспорту. Незважаючи на те, що концесії чітко визначають конкретні ділянки залізничних ліній, якими дозволено користуватися, сам закон не встановлює умов відповідних угод. Проблеми, пов'язані з дозволом на користування залізничними лініями, концесіонери вирішували самостійно в переговорах між собою. Мексиканська залізнична реформа допомогла підняти залізничну галузь із її занепаду у 1980-х роках до високорентабельного рівня. Детальний та запланований процес концесій відповідав цілям державної реформи. Оператори приватного сектору були залучені для створення конкуренції між перевізниками однакових та різних видів транспорту, зниження тарифів, усунення державних субсидій з ринку вантажних перевезень та значного підвищення ефективності сектору. Мексиканський ринок

вантажних перевезень залізничним транспортом виріс з точки зору частки ринку та обсягу перевезень. Успіху концесій, який продовжується донині, сприяв ряд ключових факторів, включаючи сприятливе середовище на момент переходу до концесії. Незважаючи на те, що обсяги перевезень в довгостроковій перспективі зменшились, залізнична мережа продовжувала функціонувати на початку процесу концесії. Початкові інвестиції в модернізацію колії та рухомого складу були спрямовані на збільшення пропускної спроможності та ефективності в ключових сферах, але не були необхідними для поживлення неіснуючої мережі. Мексиканська залізнична мережа завжди була безпосередньо пов'язана з єдиною північноамериканською мережею, яка впродовж свого існування значною мірою експлуатувалася приватним сектором. Це неодноразово служило прикладом застосування ефективних механізмів міжміських перевезень вантажів завдяки домовленостям між залізничними компаніями та чітким механізмам розподілу єдиних тарифів. Що стосується транскордонної торгівлі, НАФТА збільшила обсяг руху Північ-Південь у Північній Америці. Зокрема, Мексика та її залізнична галузь отримують вигоду від налагоджених ділових відносин з виробниками автомобілів, які перенесли свої виробничі потужності до Мексики для обслуговування ринку США [42].

Царськосельська залізниця. У 1836 році австрійський інженер Франц Герстнер отримав концесію на будівництво першої в Росії залізниці між Санкт-Петербургом та Царським Селом. Маршрут довжиною 26,6 км коштував спеціально створеній компанії Царськосельська залізниця 5 мільйонів рублів. Через тридцять років у Росії розпочався залізничний бум: у 1866-1880 рр. Було видано 53 концесії на будівництво 23000 км доріг. Згодом держава, незадоволена їх неефективним управлінням, розпочала активний викуп доріг до казни [43].

Siemens & Halske. У 1852 р. Німецька компанія Siemens & Halske отримала замовлення на будівництво та експлуатацію телеграфних мереж у Росії. У 1867 році термін дії телеграфного контракту закінчився, і компанія

перейшла в інші сфери діяльності. Вона встановила електричне освітлення в Петербурзі та Москві, проклала трамвайні лінії, побудувала кабельно-електричну фабрику та кілька електростанцій. Після революції всі компанії Siemens були націоналізовані.

Велика Північна Телеграфна Компанія. У 1869 році Датська Велика Північна Телеграфна Компанія (BSTO) отримала концесію на прокладання підводної телеграфної лінії з Данії в Росію. До 1917 року вона могла експлуатувати телеграфні лінії через Росію, що з'єднувала Європу з Японією та Китаєм. У 1921 р. BSTO стало першою іноземною компанією, яка отримала концесію від радянського уряду на відбудову своїх ліній. Концесія тривала до 1940-х років, а сама компанія продовжувала співпрацювати з Росією до 1990-х років.

Телефонна концесія Белла. У 1881 році маловідомий інженер Володимир фон Баранов отримав концесію на встановлення телефонів у великих містах Росії. Через рік його права викупила американська компанія Alexander Bell. У 1901 р. В Петербурзі та Москві було підключено 6,6 тис. Абонентів. Потім телефонна мережа столиці перейшла в юрисдикцію міської ради, і шведська компанія Ericsson отримала концесію в Москві за допомогою імператриці Марії Федорівни. Напередодні революції вона продала мережу уряду, але не зуміла зібрати гроші.

Концесії Royal Oil Shell Oil. У 1910 році англо-голландська компанія Royal Dutch Shell отримала концесію та розпочала видобуток нафти в Грозненській області. Він швидко розширив свій бізнес, придбавши низку компаній, включаючи нафтові активи Ротшильда. У 1915 р. На Shell та її основних конкурентів припадало понад 50% видобутку нафти в Росії. До 1917 р. Загальний видобуток нафти Shell у Баку, Грозному та на Уралі досяг 1,45 млн тонн. Після приходу до влади більшовиків усі нафтові активи були націоналізовані.

Поглиблення для молотка. У 1921 році син одного із засновників Комуністичної партії США Арманд Хаммер почав поставляти в Росію зерно в обмін на хутро та ікру. Того ж року, після особистої зустрічі з Леніним, він отримав у концесію азбестову шахту на Уралі. У 1926 році він побудував олівець за концесією, який приносив прибуток у розмірі 1 мільйон доларів на рік. Hammer, який вважався другом СРСР, не зазнав краху концесійної політики наприкінці 1920-х. Держава викупила свій бізнес у "товариша Арманда".

Виробництво літаків "Юнкерс". У 1923 році німецька компанія "Юнкерс" отримала 30-річну концесію на завод "Руссо-Балт" у Філі і взяла на себе організацію виробництва 300 літаків на рік. За три роки компанія створила лише близько 100 літаків Ju-20 та Ju-21, непридатних для бойового застосування. Зобов'язання щодо організації виробництва дюралюмінієвих та авіаційних двигунів не були виконані. На цій підставі концесія була ліквідована в 1927 році. Однак решта планів та обладнання дозволили СРСР розпочати виробництво своїх ціЛЬНОметалевих літаків.

Видобуток марганцю в Грузії. У червні 1925 року фірма американського дипломата і промисловця Аверелла Гаррімана підписала 20-річний контракт на видобуток марганцю в Чіатурі. Незабаром на компанію припало 75% експорту марганцю з СРСР. Тоді вона зіткнулася з труднощами через падіння світових цін на руду та високі державні гонорари. У 1928 році Гарріман вирішив залишити проект. Він зміг домовитись про мирні переговори з урядом і навіть отримав збиток у розмірі 3 мільйони доларів.

Золоті шахти Лени. У 1925 р. Уряд СРСР надав британській компанії Lena Goldfields право видобувати золото та метали в Сибіру до 50 років. Серед іншого, компанія отримала концесію від золотих копалень Лени, що належали їй до революції, де в 1912 році страйк робітників був придушений. Лена Голдфілдс видобувала в СРСР до 30% золота, але в 1930 році її звинуватили в пізньому.

Міжнародний арбітраж зобов'язав СРСР заплатити 12,9 млн. Фунтів стерлінгів за відмову від поступки, чого не сталося.

Поступки Японії Сахаліну. У 1925 році, встановивши дипломатичні відносини з Токіо, Москва надала японським компаніям концесії на видобуток вугілля та нафти на півночі Сахаліну протягом 45 років. Договори, які, крім економічних та політичних цілей, продовжували діяти і після ліквідації інших поступок в СРСР, були скасовані лише в 1944 р. За цей час Японія видобула на Сахаліні 2 млн т нафти та 1,6 млн т вугілля.

Багато країн світу вже мають досвід проведення залізничної реформи, зокрема держави-члени ЄС (Німеччина, Польща), Мексика, Росія та інші. Причини реформи та її наслідки в цих країнах значно різняться. Однак їх спільними рисами є: прагнення задовольнити сучасний попит на перевезення вантажів і пасажирів; розвиток сектору пасажирського та вантажного транспорту в конкурентному середовищі; прибуток від внесених змін. Тому логічним кроком для подальшого розвитку сектору пасажирських та вантажних перевезень у цих країнах було поділ вантажних та пасажирських поїздів. Досвід цього поділу засвідчують такі країни, як США, Канада, Австралія, Китай, Нідерланди та інші країни ЄС. США, Канада. Передумовою відокремлення вантажного та пасажирського транспорту в Північній Америці стала криза приватних залізничних пасажирських операторів у 1970-х роках. Ці компанії не могли конкурувати з автомобільним та повітряним транспортом у сфері пасажирських перевезень і були змушені вийти з ринку пасажирських перевезень. Залізничні пасажирські перевезення стали штатом у США та Канаді. Пасажирський залізничний транспорт у цих країнах експлуатувався по мережі, орендованій у вантажних залізниць. Таким чином, повільні вантажні поїзди мали перевагу над пасажирськими, що сприяло збільшенню вантажних перевезень. Ще одним фактором, який вивів залізничний вантажний транспорт у Північній Америці на якісно новий рівень, стала поява залізничних коридорів на великі

відстані. У США вони з'єднують дві головні "ворота" Північної Америки: Південну Каліфорнію та Нью-Йорк від Нью-Джерсі через Чикаго [44].

Американський Лендбридж вважається одним із найефективніших у світі, що значно зменшує відстань між східним (портом) та західним узбережжям і включає канадський (Ванкувер - Монреаль - Галіфакс) та мексиканський ділянки (Саліна Крус - Коцаколос). сполучні лінії. На відміну від Євразійського сухопутного мосту, американський має перевагу у забезпеченні трансконтинентального зв'язку по всій країні (Канада, США чи Мексика) [45]. Північноамериканський сухопутний міст в основному є результатом інтенсивного зростання торгівлі та контейнерних перевезень, оскільки контейнерні перевезення становлять приблизно 80% усіх інтермодальних залізничних шляхів. Система наземних вантажних мостів також є результатом співпраці між залізничними операторами, які отримують вигоду від міжміських перевезень, з морськими перевізниками, які прагнуть скоротити час і витрати на перевезення вантажів, особливо з Азії, та експедиторами, які обирають найкращий варіант доставки.

Альтернативою північноамериканському сухопутному мосту є перевезення вантажів через Панамський канал, але різниця в часі становить більше трьох днів. Північноамериканський Landbridge також конкурує за частку ринку між Європою та Азією. Перевезення морським транспортом, щоб перетнути цей маршрут, займає в середньому 5-6 тижнів, тоді як при підключенні сухопутного залізничного мосту - в середньому 3-4 тижні. Завдяки послугі Landbridge кілька судноплавних компаній залишили Панамський канал і почали надавати послуги контейнерного судноплавства класу Panamax для транстихоокеанських вантажів. Їх продуктивність зросла, а транспортні витрати на великі відстані пропорційно зменшились, оскільки морські перевізники мають можливість використовувати більші судна з вищим рівнем частоти обслуговування. Голландія. У Нідерландах пропускну здатність залізничної

мережі збільшили, виділивши окремі лінії лише для руху вантажних та пасажирських поїздів. Ефективність мережі також була покращена за рахунок поєднання поїздів з подібними характеристиками на цих маршрутах.

Близько 80% вантажів, що перевозяться залізничним транспортом у Нідерландах, надходять з інших країн або призначені для них. Тому основний курс уряду Нідерландів зосереджений на роботі з іншими європейськими країнами для підвищення ефективності міжнародних залізничних послуг. Залізничні вантажні перевезення в Нідерландах регулюються правилами перевезення вантажів залізничним транспортом у Європейському Союзі (ЄС). Це також стосується вимог до тягових залізничних транспортних засобів, які повинні бути ретельно перевірені на придатність для використання у всіх 27 країнах ЄС. Введення єдиної європейської системи безпеки на залізничному транспорті - Європейської системи управління залізничним рухом - є актуальним для країни. З 2007 року Нідерланди мають 160-кілометрову залізничну лінію Betuweroute від Роттердама до Німеччини. Її було побудовано виключно для вантажного залізничного руху між Королівством Нідерланди та Німеччиною, проте міжнародні вантажні поїзди за встановлену плату (з розрахунку за відстань транспортування) мають можливість ним скористатися. З метою збільшення пропускної здатності маршруту Бетуве та вдосконалення залізничного вантажного транспорту планується завершити будівництво ще однієї ділянки дороги між Зевенаром (Нідерланди) та Оберхаузенем (Німеччина) у 2022 році. Через необхідність впоратися зі зростаючим обсягом вантажних перевезень який буде введений в експлуатацію цього року.

Також в Нідерландах ведуться роботи з продовження маршруту Еммеріх-Оберхаузен. Проект розпочато у 2016 році і повинен бути завершений до 2022 року. В рамках цього проекту планується прокласти подальші ділянки 70-км та 3-кілометрової траси; побудувати 74 км шумопоглинаючих бар'єрів; модернізувати 11 станцій; побудувати або модернізувати 47 шляхопроводів та

мостів; замінити 55 переїздів. Такі заходи ще більше збільшать обсяг залізничних вантажних перевезень в країні та на європейських транспортних коридорах, з якими вона пов'язана.

Держави-члени ЄС. Мультимодальна транспортна мережа Європейського Союзу базується на залізничних вантажних коридорах (RFC), надалі іменованих RFC. Створення мережі цих коридорів закріплено в забезпеченні європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажних перевезень [46] Регламенту залізничних вантажних перевезень (Регламент залізничного фрахту 913/2010). Головною метою мережі RFC є створення єдиного європейського залізничного вантажного простору та вирішення наступних викликів [47]:

- посилення співпраці між державами в галузі управління інфраструктурою, а саме: розподіл та розподіл маршрутів, сумісність сумісних систем, розвиток інфраструктури;

- досягнення балансу між вантажними та пасажирськими перевезеннями по залізничних вантажних коридорах;

- сприяння змішуванню між залізничним та іншими видами транспорту шляхом інтеграції терміналів у вантажний коридор. Очікується, що ці коридори сприятимуть співпраці між державами-членами Асоціації та поліпшенню якості залізничного вантажного транспорту в межах ЄС та з сусідніми країнами.

2.3. Аналіз залучення інвестицій на концесійній основі в Україні, в тому числі – на залізничному транспорті.

Плани Укравтодору на 2021 рік включають ремонт та будівництво 6800 км державних доріг та запровадження моделі ДПП у дорожньому секторі.

У 2020 році дорожній сектор став державним пріоритетом. Плани до 2021 року включають ремонт та будівництво 6800 км доріг. Основними джерелами фінансування є дорожній фонд, кошти, отримані за рахунок державних гарантій,

позики міжнародних фінансових установ. Четвертим джерелом фінансування наступного року можуть бути проекти державного приватного партнерства.

Як вже було оголошено, в даний час готуються перші шість проектів ДПП у дорожньому секторі:

- ділянка дороги М-03 від Борисполя до Полтави;
- частина дороги М-06 з Києва до Рівного;
- маршрут від Дніпра до Кривого Рогу та Миколаєва (М-04, Н-11);
- маршрут Ягодин-Ковель-Луцьк (М-07, М-19);
- траса Харків-Дніпро-Запоріжжя (М-29, М-04, М-18);
- частина дороги М-14 з Херсона в Миколаїв.

Загальна їх довжина становить 1398 км. Загальний обсяг інвестицій становить приблизно 1,5-2 мільйони доларів. Це будуть "дефекти" (тобто існуючі дороги), але невелика частина також передбачатиме будівництво нових доріг.



Що стосується строків реалізації, то до наступної весни буде проведено техніко-економічне обґрунтування, і буде прийнято рішення щодо підготовки

тендерів, проекти угод про ДПП будуть складені навесні та влітку 2021 року, а перші тендери будуть розпочаті восени 2021 року.

"ДПП стосується не платних доріг, а" розкладних доріг ", де держава залучає приватні інвестиції в будівництво, а інвестор реалізує проект за свої гроші і отримує платежі від держави після введення дороги в експлуатацію. Це вигідно для всіх ", - прокоментував міністр інфраструктури України Владислав Криклій.

Раніше в поясненні DHS "Укравтодор" зазначав, що перші проекти ДПП у дорожній галузі не передбачають запровадження платних доріг. У відомстві заявили, що інвестор зароблятиме на дорожній інфраструктурі. Під цією інфраструктурою маються на увазі заправні станції, заклади громадського харчування, рекламні площі, оренда [48].

Зараз досліджується можливість відкриття залізничного фонду, який може стати джерелом платежів за оперативну готовність до реалізації концесій для станцій та інших проектів ДПП, а також пришвидшити процес оновлення пасажирського рухомого складу "Укрзалізниця". Міністерство активно готує концесійні проекти для залізничних станцій у Харкові, Дніпрі, Вінниці, Хмельницькому, Миколаєві, Чопі та Києві.

Загальний обсяг інвестицій, необхідних для модернізації 7 залізничних станцій, становить 3,8 млрд грн [49].

Досвід залучення приватного сектору до будівництва об'єктів інфраструктури в Австрії бере свій початок з 19 століття, коли частина австрійської залізничної мережі була побудована за допомогою державно-приватного партнерства (ДПП). У 1874 р. Австрія уклала концесійну угоду з приватним консорціумом на будівництво, фінансування та експлуатацію частини залізничних ліній між Штейнахом та Рідом, яка згодом стала називатися залізницею наследного принца Рудольфа. Наприкінці XIX ст. в Росії та Україні концесійна форма партнерства дозволила провести значний обсяг робіт з

будівництва залізничних ліній. Всі російські залізниці були побудовані в 60-90-х роках 18 століття за участю великого капіталу (фон Мекк, Дервіс та ін.).

Перша концесія на будівництво залізниці Козлов-Воронеж була видана в 1866 році. У Росії десятки тисяч кілометрів залізничних ліній у другій половині 19 - на початку 20 століття. були побудовані на концесійній основі. У 1885 р. Київська міська дума оголосила конкурс на будівництво міської залізниці. В рамках цього конкурсу інженер А. Струве розробив власний проект, який став переможцем конкурсу. Відповідно до угоди, укладеної з міською Думою, А. Струве довелося побудувати 24-мильну залізничну лінію, експлуатувати її протягом 45 років, передати частину свого прибутку в міську казну, а з 1 листопада 1934 р. Безкоштовно передати підприємство на баланс міста. У той же час, після закінчення 25 років концесії, Дума зберегла за собою право дострокового викупу протягом двох років (з 1 листопада 1914 р. По 1 листопада 1916 р.).

Хмара державного партнерства на околиці міста, в тому числі тих, хто є великими друзями. Щоб пришвидшити регулювання та змінити тариф у приватному секторі, можна пропонувати 13 нових приватних дворян щотижня. Приватні вкладення використання - особливість України. Ради викладачів провінційних індустріальних країн світу, з інших причин державного інтересу до приватного сектору, для матері так званого державно-приватного партнерства можна вирішити фінансові проблеми модернізації інфраструктури

Не так давно Джефферсон Сінклер представив новий план реформ, розбивши проблему не спритності. Проблема фінансування інфраструктури переглядалася у двох основних напрямках:

- саме просування Укрзалізниці як "національного чемпіона", збільшення державних інвестицій у систему та оподаткування сільськогосподарських культур з інфраструктурного сектору;

- реструктуризація інфраструктурної компанії в рамках державно-приватного партнерства (ДПП), оскільки про це повідомляється більшість і контролюється урядом, хоча важливо, щоб придбання приватних інвестицій обиралося керівництвом інвесторів.

Проблема цього рішення очевидна з досвіду світових залізниць: уряди є ненадійними постачальниками інвестицій у залізничну інфраструктуру. У кожному бюджетному циклі кожного парламенту залізниці змагаються за фінансування з військовими, системою охорони здоров'я, пенсіонерами та всіма іншими. Потреби інших галузей завжди нагальні, і залізниці постраждають ще рік. Уряди просто не можуть взяти на себе зобов'язання продовжувати надійне, надійне фінансування залізничної інфраструктури, незважаючи на спроби створити інноваційні інституційні механізми.

Другий компонент запропонованої реформи є більш привабливим. Більшість людей, які хочуть покращити КМ, також вітають приватні інвестиції в інфраструктуру. Питання в тому, як цього досягти. Згідно з планом Сінклера, приватні інвестори - імовірно найбільші перевізники вугілля, зерна, залізної руди, сталі та інших товарів - інвестуватимуть в акції інфраструктури в обмін на "можливість брати участь у прийнятті рішень щодо доступу до інфраструктури та капітальних інвестицій".

Якщо це означає, наприклад, що великий транспортер вугілля приєднується до США, інвестуючи в модернізацію частини власної інфраструктури, ідея, безумовно, має потенціал - такий підхід працював у широкому діапазоні залізничних систем Китаю та США і, схоже, працює в Україні. Однак організація та стимулювання інвестицій у відносно невелику частину "виділеної" інфраструктури не вирішить проблему більшого вузького місця, з яким стикаються всі перевізники у спільній інфраструктурі.

Прикладом може служити Мексика, країна із залізничною інфраструктурою, порівнянною з розмірами ОЗ.

У 90-х роках. урядова монополія Мексиканські залізниці були у значно гіршому стані, ніж сьогоднішня УЗ. Пасажирський транспорт був повільним і ненадійним, а перевізники в основному втрачали віру в систему. За допомогою Світового банку уряд Мексики розглянув можливість залізничної реформи.

Уряд розглядав модель реформ "відкритого підходу", подібну до тієї, що існувала в Європі на той час (і яка накладалася на ідеї Сінклера). Однак, як і уряд іншої латиноамериканської країни, Бразилії, яка стикається з подібною ситуацією, Мексика обрала інше рішення, подібне до успішно реформованої вантажної системи в США та Канаді (а історично Великобританії): невелика кількість вертикально інтегрованих приватних компаній з деякими місцевими монополіями. потужності, але конкурують між собою за перевезення загалом.

Уряд розділив більшу частину інфраструктурної системи на три частини і виставив на аукціоні 50-річну концесію для кожної з них, перші 30 років з ексклюзивним доступом (за невеликими винятками). Найважливішим спільним пунктом, перехрестям, де були з'єднані всі три ділянки, було місто Мехіко, мережа міських ліній якого була створена як спільне підприємство, до якого мали доступ усі великі концесіонери.

Торгівля концесіями обмежувалась спільними підприємствами, підконтрольними Мексиці, хоча всі основні торгові групи включали іноземних інвесторів. Загалом, реформи були надзвичайно успішними, починаючи з тендеру на концесійні права в середньому 100 000 доларів за лінійний кілометр та продовжуючи інвестиції сотень мільйонів доларів приватними концесіонерами протягом наступних двох десятиліть. Національна залізнична система, яка була абсолютно неефективною та бездонною бочкою державних субсидій, перетворилася на процвітаючу та успішну систему, яка підтримує економічне зростання Мексики. У той же час транспортні показники залишаються одними з найнижчих у світі - в межах 0,03-0,04 доларів за тонну милі. Але на відміну від попередньої реформи, ці ставки покривають витрати та

приносять прибуток, а не вимагають великих субсидій [50]. Міжміські пасажирські перевезення в Мексиці дуже низькі.

Звичайно, цей режим, загальний для США, Канади, Мексики та Бразилії, також має свої недоліки. За європейською системою "відкритого доступу", якщо перевізник незадоволений послугами свого поточного залізничного перевізника, він може почати керувати власними поїздами або спробувати переконати іншу залізничну компанію надати кращі послуги. У вертикально інтегрованому режимі за американським зразком таких можливостей немає, тому є перевізники, котрі "перебувають у полоні" регіональних залізничних монополій і які покладаються на регуляторний орган для захисту від зловживань монополіями.

З іншого боку, ці системи в Америці виявились надзвичайно успішними у залученні приватних інвестицій, прибутковості для інвесторів та значному поліпшенні послуг.

Цікавим аспектом мексиканських реформ є те, що до двох найбільших із трьох концесій, Ferromex та TFM, інвестиційні фірми США входили як інвестори, які після отримання концесії планували пов'язати перевезення зі своїми сестринськими залізницями в Мексиці. Можна легко запровадити Deutsche Bahn, польську залізничну компанію PKP, або в альтернативній реальності російських залізниць, готових інвестувати в концесію значної частини залізничної інфраструктури України в рамках міжнародних консорціумів, які планували майбутні послуги з приєднання та транзиту.

Цей "американський стиль" залізничної транспортної системи іноді називають "горизонтальним поділом", на відміну від моделі "вертикального розділення", яку підтримує ЄС. Вважається, що ця модель була - але все ще не прийнята - в Росії та Китаї. Насправді це була історична модель, яка працювала не лише у Великобританії, як уже згадувалося вище, але і в Російській імперії 19 століття. В іншій статті я помітив особливо цікаве спостереження цього періоду: наприкінці XIX століття російська транспортна преса повідомляла про жорстку

конкуренцію між приватними вертикально інтегрованими залізницями, які прагнуть поставляти зерно з Чорноморського регіону до балтійських портів на експорт та намагається доставити те саме зерно до портів Чорного моря, також на експорт [50].

Сьогодні світовий фінансовий сектор переповнений приватним капіталом у пошуках вигідних інвестицій. Враховуючи належні стимули - регульований контроль над значною частиною залізничної інфраструктури України та доступ до потенційно зростаючого експорту сільськогосподарських, мінеральних та промислових товарів - я не бачу причини, чому ці гроші не надходять в інфраструктуру ультразвуку та в українську казну.

Згідно з "Інвестиційним атласом України", оголошеним урядом України, український уряд планує передати на концесію сім залізничних станцій, включаючи центральну станцію метро "Київ-Пасажирський".

Окрім концесії "Київ-Пасажирський" терміном на 20 років, очікується передача залізничного вокзалу Харкова, станцій Хмельницький, Вінниця, Дніпро, Миколаїв та Чоп.

Згідно з фотографією з Інвестиційного атласу, залізнична станція "Київ-Пасажир" щороку обслуговує 23,5 мільйона пасажирів загальною площею 407 тисяч квадратних метрів. м, загальна орендна площа - 236 тис м.

Залізничний вокзал Харкова щороку обробляє 5,7 мільйона пасажирів загальною площею 2410 квадратних метрів. м, на залізничному вокзалі Хмельницького - 1,6 млн пасажирів (8700 квадратних метрів). Станція Вінниця (6071 м²) щороку обслуговує 1,3 млн пасажирів, Дніпро (9802 м²) та Миколаїв (7400 квадратних метрів) - кожен 1,2 млн пасажирів, Чоп (7100 квадратних метрів) - 0,08 млн пасажирів.

Було оголошено, що у середині жовтня 2019 року Міністерство інфраструктури узгодило перелік семи залізничних станцій, які будуть проаналізовані експертами Світового банку для їх передачі в концесії, а саме

станцій у Харкові, Дніпрі, Вінниці, Запоріжжі, Івано-Франківську, Хмельницькому. та Миколаїв.

Плани АТ "Укрзалізниця" (УЗ, Київ) здати першу концесійну станцію в кінці 2020 - на початку 2021 року.

За словами Євгена Кравцова, який раніше обіймав посаду керівника УЗ, це допоможе залучити приватні інвестиції в реконструкцію інфраструктури станції, а залізниці матимуть партнерів, які допоможуть розробити ефективні процеси управління активами.

За словами міністра інфраструктури Владислава Криклія, інвестиційна компанія Emaar Properties (ОАЕ), яка побудувала найвищий у світі хмарочос "Бурдж Халіфа", зацікавлена у поступці на Центральний вокзал Києва разом з іншими інвесторами [51].

Раніше УЗ зазначав, що залізничні станції збиткові. Тож «Укрзалізниця» витрачає півмільярда гривень на рік на утримання залізничних станцій. Тож виникла ідея надати станціям концесію.

Це означає, що компанії можуть зробити станції доступними на 20-30 років в обмін на їх модернізацію. Для переходу до концесії було заплановано групування залізничних станцій та переведення їх в окрему структуру в межах УЗ.

Сусідні країни вже мають досвід перетворення станцій на концесії. Фактично залізничний вокзал Рига-Пасажирський став торговим центром. Пасажирський транспорт невеликий, лише 2-3 поїзди міжнародних ліній та кілька місцевих поїздів зі столиці Латвії - концесія дозволяє підтримувати будівлю на прибутковому рівні, замість того, щоб субсидувати його з державного бюджету. Завдяки тому, що станція розташована недалеко від історичного центру Риги, вона приваблива для бізнесу.

Натомість на залізничному вокзалі Варшави є великий потік пасажирів, саме тому зацікавлені ділові люди. На цій станції повно магазинів та кафе.

Водночас зменшується кримінальний ризик ефективної безпеки на залізничних станціях.

Укразлізниця утримує станцію за власні кошти. Однак реконструкція залізничних станцій ще не є основною метою ультразвуку. Зараз пріоритетом компанії є модернізація локомотивів та вагонів. Укразлізниця збільшить ціни на квитки, і частина цих грошей піде на модернізацію станцій. Однак від підвищення тарифів отримуватиме 0,3-0,5 млрд гривень на рік. Цього буде недостатньо для повноцінної програми оновлення станцій.

Концесії можуть вирішити відразу кілька проблем. Наприклад, збільшити частку допоміжних доходів за рахунок підприємців, які хочуть працювати на залізничних станціях. Перемагають і пасажирів. Це додаткові послуги, що підвищують комфорт станції - наприклад, зали очікування різного рівня відповідно до придбаних квитків, а також підвищують безпеку.

Однак великі станції будуть особливо привабливими для дилерів: Київ-Пасажирський, Одеса-Головний, Львів або Дніпро-Пасажирський. Тому УЗ планує розміщувати станції в групах на змаганнях - одну велику та кілька малих. Головною перевагою концесії є можливість залучення ресурсів та досвіду приватного інвестора для модернізації та розвитку станції та збереження державного майна. Концесіонеру потрібні дві умови: необхідно мати можливість встановлювати ціни на послуги та ліквідувати майно, а також мати потребу в землі для розширення об'єкта. Натомість Укразлізниця може вимагати реконструкції та наявності залізничних вокзалів для пасажирів.

Для отримання прибутку інвестору потрібні прозорість та свобода у бізнесі. Ця діяльність повинна бути обмежена лише законами та нормативними актами УЗ про експлуатацію залізничного транспорту та дотримання правил безпеки.

На деяких станціях важливо розширити простір прийому та створити для них комфортні умови. Для інших важливіше покращити доступ для людей з

обмеженими можливостями, для інших - покращити енергоефективність та мінімізувати витрати на опалення. У будь-якому випадку, окрім сприятливих умов проживання пасажирів, концесії розширять перелік послуг, що надаються на залізничних станціях.

Наприклад, залізничні станції можуть мати кілька рекреаційних зон різного рівня. І це також буде безпечніше, оскільки бізнес уважніше відстежує ризики злочинності [52].

5,7 тис. мостових прогонів прослужили більше 50 років, 1,07 тис. - близько 100 років. Рівень зносу тягових підстанцій для електрифікованих ліній також досяг 67%, зносу контактної мережі - 55%. Навіть парк спеціального обладнання для ремонту залізниць вже зношений на 78%.

У той же час, як уже повідомлялося, завдяки збільшенню ставок на перевезення на 14,2% з 1 квітня, загалом у 2019 році "Укрзалізниця" збільшить свої доходи від перевалки вантажів на 24,3% або до 84 млрд грн. Однак капітальні інвестиції в модернізацію інфраструктури залишаться на рівні 2018 року.

РОЗДІЛ 3. ФОРМУВАННЯ НАПРЯМІВ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ НА КОНЦЕСІЙНІЙ ОСНОВІ

Концесії є однією з найпоширеніших, найбільш ефективних та прогресивних форм державно-приватного партнерства (ДПП) у світі. Для кожної країни концесія є інструментом економічного зростання та підвищення її конкурентоспроможності, залучення ресурсів для управління та новітніх технологій, а також сучасної організації промислових процесів, що водночас зменшує бюджетні витрати. З точки зору інвестора, концесія дозволяє розподілити ризики з державою, гарантує захист прав концесіонера та вимог державної допомоги при належному здійсненні інвестиційних проектів.

3 жовтня 2019 року Верховна Рада України прийняла довгоочікуваний закон України «Про концесію» № 155-ІХ, який набрав чинності 20 жовтня 2019 року та передбачає низку нововведень та поправок до концесійного законодавства, які повинні оживити механізм концесій шляхом створення сприятливого правового середовища для інвестицій.

Цей юридичний документ дозволяє концесіонерам створювати, будувати, керувати концесійними об'єктами та надавати соціально важливі послуги відповідно до умов концесійного договору. Закон про концесії передбачає, серед іншого, єдиний порядок ініціювання та прийняття рішення про реалізацію проектів ДПП у формі концесії; запровадження прозорих процедур відбору концесіонерів (концесійний конкурс, конкурентний діалог); можливість залучення зовнішніх консультантів та незалежних експертів; обмін концесіонерами; спрощені процедури надання земельних ділянок для концесійних проектів; можливість перетворення оренди в концесію; можливість винесення можливого спору на розгляд міжнародного комерційного або інвестиційного арбітражу; можливість ініціювати концесію потенційним

концесіонером; чіткий механізм моніторингу та контролю за виконанням концесійних угод; врегулювання питань, що стосуються права власності на об'єкти концесії тощо. Закон про концесії також регулює особливості концесій, що регулюють будівництво та експлуатацію доріг, а також концесії на ринках природних монополій (це стосується особливо портової галузі).

Об'єкти, які можуть бути надані в концесію, включають комплекси цілісних властивостей та окремо визначені об'єкти, які не здаються в оренду. Передача об'єкта концесії концесіонеру, включаючи його подальшу реконструкцію, оновлення, капітальний ремонт та технічне обладнання цим концесіонером, не передбачає передачі права власності на цей об'єкт концесіонеру. Нерухоме майно, побудоване концесіонером на основі концесійного договору, є власністю держави або відповідної територіальної громади. Концесіонер має право орендувати частину предмета концесії, що може мати комерційний сенс через особливості виробничого процесу, сезонних факторів та інших аспектів.

Ще одне наступне положення Закону про концесії чітко визначає право концесіонера передавати свої майнові права за концесійним договором як гарантію. Однак застава цих прав можлива лише за умови передачі в заставу цілого комплексу прав і лише за згодою концесіонера. У цьому випадку закриття застави є лише заміною концесіонера, що відбувається шляхом підписання додаткової угоди між концесіонером та новим концесіонером. Цей інструмент дозволяє концесіонеру отримати додаткове фінансування. Наприклад, фінансування можна отримати шляхом отримання позик у міжнародних фінансових установ у якості забезпечення у вигляді прав за концесійним контрактом, що є загальноприйнятою практикою у всьому світі. Закон України "Про концесії" гармонізує низку позитивних та прогресивних положень із світовою практикою. Він покликаний забезпечити чіткий, всебічний та прозорий

механізм проведення концесійних торгів, який повинен створити сприятливе середовище для іноземних інвестицій [53].

3.1. Напрями організації залізничних пасажирських перевезень України

Введення обмежень приміського й далекого пасажирського сполучення негативно впливає на епідемічну ситуацію в Україні. У компанії запевняють: за відсутності поїздів сотні тисяч людей будуть вимушені щоденно обирати для своїх подорожей автотранспорт, зокрема маршрутний транспорт. А з точки зору нинішніх санітарних норм — залізничний транспорт безпечніший, ніж автомобільний. *“У більшості випадків маршрутні перевізники, на відміну від залізничних, не дотримується належних протиепідемічних заходів”*, — заключають в УЗ.

Компанія також зазначила, що посилення карантинних заходів на транспорті може призвести до того, що перевізник не зможе виконати свої соціальні зобов'язання перед залізницями:

- перевізник буде змушений повернути гроші пасажирам, які придбали квитки заздалегідь (станом на 15 жовтня в листопаді вже було придбано 25 000 авіаквитків);
- компанія буде змушена направити понад 25 000 залізничників, задіяних в організації пасажирських перевезень;
- незважаючи на припинення руху транспорту та відсутність будь-якого доходу від пасажирського транспорту, "Укрзалізниця" витрачає гроші на обслуговування автомобілів, депо, ремонтні роботи тощо.

Укрзалізниця також прогнозує, що зрив пасажирського залізничного транспорту призведе до негативних наслідків для національної економіки, оскільки мобільність населення буде суттєво порушена. У деяких регіонах країни насправді залізниця є єдиним видом транспорту на роботу та з

роботи. *“Укрзалізниця, як державна компанія та перевізник буде суворо дотримуватися всіх рекомендацій та рішень, прийнятих Кабінетом міністрів України та Державною комісією з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій щодо пасажирського залізничного сполучення. Але, в свою чергу, сподіваємося, що це рішення буде державницьким та виваженим”*, – зазначили в компанії.

З міркувань безпеки пасажиром рекомендується якомога менше пересуватися на автомобілях. Напої та випічка тимчасово недоступні в поїздах. А при необхідності киплячу воду пасажиром забезпечуватимуть самостійно.

На даний момент "Укрзалізниця" відновила роботу залізничних кас на станціях 27 травня. Раніше повідомлялося, що "Укрзалізниця" 26 травня розпочала поступове відновлення пасажирських поїздів. 27 травня роботу залізничних кас на станціях було відновлено. Слід зазначити, що з початку продажу проїзних документів продано понад 20 000 квитків. Після зняття заборони на регулярні пасажирські перевезення "Укрзалізниця" вже розробила поступовий план відновлення приміських послуг. З 18 березня Укрзалізниця тимчасово зупинила перевезення пасажирів залізничним транспортом на всіх видах внутрішніх комунікацій (приміських, міських, регіональних та віддалених) через карантин [54].

Про стан пасажирського господарства також повідомляє той факт, що понад 2,3 мільярда гривень заборгували перед державою та органами місцевого самоврядування за перевезення приміських пасажирів "Укрзалізниці". З цієї суми 1 мільярд грн заборгувало Міністерство освіти за перевезення учнів та студентів. Все інше – борги місцевої влади. В середньому УЗ отримує компенсацію за ці послуги лише приблизно на рівні 20%.

Укрзалізниця наголошує, що невизначення необхідної суми компенсації в місцевих бюджетах в кінцевому рахунку впливає на якість надання послуг та декларує готовність до діалогу. Перед скасуванням земельного податку для УЗ

раніше виступали Всеукраїнський з'їзд фермерів, Асоціація міст, Всеукраїнська асоціація громад та Агропродовольча рада.

SWOT-метод, що використовується для аналізу навколишнього середовища - сильних, слабких сторін, можливостей та загроз - є широко прийнятим підходом, що дозволяє спільно вивчати зовнішнє та внутрішнє середовище. Використовуючи метод SWOT, можна встановити лінії зв'язку між сильними і слабкими сторонами, які притаманні організації, та зовнішніми загрозами та можливостями. Методологія SWOT спочатку передбачає виявлення сильних і слабких сторін, а також загроз та можливостей, а потім створення ланцюгів зв'язків між ними, які потім можуть бути використані для формулювання стратегії організації.

Сильні сторони:

- Вигідне географічне розташування на перехресті міжнародних торгових коридорів, значний транзитний потенціал.
- Кваліфікована робоча сила за найнижчою ціною в Європі.
- Фінансова та технічна підтримка міжнародних організацій, що мають значний досвід реалізації проектів ДПП у світі.
- Нормативної бази достатньо для успішної реалізації проектів ДПП та її поступового вдосконалення.
- Наявність гнучкого механізму реалізації ДПП дозволяє розглядати різні моделі реалізації проекту як з точки зору структури фінансування, так і з точки зору розподілу ризиків між партнерами.
- Створення бюро проектів ДПП для реалізації проектів ДПП в інфраструктурі для підтримки та ефективної реалізації проектів ДПП.
- Розробка методологічних та аналітичних матеріалів для реалізації проектів ДПП.

- Участь міжнародних консультантів у реалізації пілотних проектів концесій інфраструктури та збір відповідного досвіду державними органами.
- Провідна роль галузі у транспортній системі країни, що забезпечує близько 80% вантажних і 50% пасажирських перевезень, Розвинута залізнична мережа на 22 тис. км, 45% з яких електрифіковані.
- Незалежність від погодних умов, стабільний пасажиропотік.
- Відносно низька собівартість перевезень, у тому числі за рахунок низької енергоємності.

Слабкі сторони:

- Швидка зміна державної політики та законодавства, що ускладнює планування.
- Військові дії в країні, нестабільна політична ситуація, санкції Росії, зниження транзиту.
- Нестабільна економічна ситуація, висока інфляція та низька купівельна спроможність населення.
- Складність бізнесу, низький рейтинг ведення бізнесу (80 місце в загальному рейтингу 2017 року, включаючи 140 місце за дозволами на будівництво та 130 місце за підключення до електроенергії).
- Необхідність значних інвестицій в модернізацію інфраструктури та брак ресурсів у державному бюджеті.
- Низька операційна ефективність існуючої інфраструктури.
- Недосконалість механізму реалізації проекту та оцінка їх ефективності, відсутність досвіду та кваліфікованих експертів для реалізації ДПП.
- Відсутність стратегії розвитку інфраструктури та встановлення пріоритетів для проектів ДПП.

- Кілька різних процедур реалізації проектів ДПП та відсутність чітких критеріїв їх застосування, невідповідність законодавчій базі.
- Неефективна взаємодія держави та місцевої влади, складний процес затвердження проектів через Кабінет Міністрів України.
- Незавершена реформа, що передбачає розділення інфраструктури та транспортних послуг.
- Відсутність механізму участі приватного партнера у побудові залізничної інфраструктури.
- Заборона на концесію магістральних колій.
- Відсутність конкуренції на ринку залізничних перевезень.
- Збитковість пасажирських перевезень та перехресне субсидування їх за рахунок вантажних.

Можливості та загрози при реалізації проектів ДПП на залізничній інфраструктурі України:

- Процес лібералізація ринку залізничних перевезень та плани лібералізації системи тарифоутворення.
- Наявність виробничих потужностей для відновлення залізничного парку.
- Значна кількість незадіяної залізничної інфраструктури.
- Розвиток інтермодальних перевезень.
- Наявність у приватного партнера досвіду ефективного управління, гнучкості та оперативності прийняття рішень, прогресивних методів роботи, сучасною техніки та новітніх технологій для оптимізації залізничної інфраструктури

Загрози при реалізації проектів ДПП на залізничній інфраструктурі України:

- Передача приватному партнеру найбільш привабливих об'єктів інфраструктури. Продовження перехресного субсидування державою пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень.

- Державне регулювання цін перевезення та відсутність компенсації приватному партнеру збитків від занижених тарифів.
- Незадовільна якість надання послуг приватним партнером.
- Технічні аварії через незадовільний стан інфраструктури загального користування.
- Зниження безпеки перевезень за рахунок збільшення кількості учасників ринку.

Шляхи зменшення ризиків та підвищення привабливості реалізації проектів ДПП на залізничній інфраструктурі України:

- Розробка нового закону про залізничний транспорт, який запровадить чіткі правила на залізничному ринку.
- Розробка механізму, який залучатиме приватного партнера до будівництва та модернізації залізничної інфраструктури.
- Завершення роботи відділу інфраструктури та транспортних послуг.
- Встановити механізм повного доступу приватних партнерів до інфраструктури.
- Завершення тарифної реформи.
- Зміна перехресних субсидій у пасажирському транспорті на пряме фінансування.

Запровадження ДПП є найперспективнішим способом залучення приватних інвестицій в модернізацію інфраструктури України. Державно-приватне партнерство – найкраща альтернатива приватизації для завантаження приватних інвестицій в стратегічні об'єкти інфраструктури. Для ефективної реалізації потрібен системний підхід і стратегічне бачення.

Розробляючи план реалізації проекту та оцінюючи їх мету, держава повинна враховувати особливості кожної галузі інфраструктури. Клімат інвестиційної, політичної та макроекономічної ситуацій в країні є важливим

фактором, який впливає на державну довіру і впровадження. Надзвичайно важливою є інформаційна політика держави щодо ДПП, яка зменшує політичну та соціальну напругу і знижує ризики для реалізації проектів [55].

Успіх залізничного транспорту залежить від багатьох факторів, які поділяються на дві категорії - зовнішні та внутрішні. Внутрішні фактори характеризують внутрішній стан залізниць, а зовнішні - стан навколишнього середовища, які мають значний вплив на їх діяльність. Як наслідок, зовнішні фактори, на відміну від внутрішніх, менш керовані, іноді абсолютно неконтрольовані. До зовнішніх належать державне та антимонопольне регулювання промисловості, нестабільність законодавчої бази, зміни фаз циклу економічного розвитку, коливання на транспортному ринку, вплив конкуренції на ринку, глобальна економічна та структурна криза.

3.2 Напрями залучення інвестицій на концесійній основі у пасажирську сферу на залізничному транспорті України.

Залізничний вокзал — будівля або комплекс будівель, споруд та пристроїв на залізничних станціях, призначений для обслуговування пасажирів, управління рухом поїздів і розміщення службового персоналу. Основними його функціями є:

1. Приймання, відправлення, пропуск поїздів згідно з графіком руху поїздів.
2. Приймання до перевезення, навантаження, вивантаження, сортування, видача вантажів, оформлення перевізних документів, переадресування вантажів.
3. Розформування і формування поїздів згідно плану формування поїздів.
4. Організація роботи з пасажирськими поїздами і вагонами.
5. Продаж на вимогу громадян проїзних документів на поїзди, продаж квитків, абонементних квитків на поїзди приміського сполучення.

6. Приймання багажу до перевезення, зберігання багажу та вантажобагажу.

7. Розробка, виконання планів і заходів із забезпечення безпеки руху й охорони праці, технічного навчання і підвищення професійної підготовки працівників станції.

8. Розробка технологічного процесу роботи станції.

9. Розробка технічно-розпорядчого акта станції.

10. Введення в автоматизовані системи інформації про технологічні операції з поїздами, вагонами та контейнерами, що виконуються на станції, іншої інформації для виконання своїх функцій, отримання з автоматизованих систем повідомлень, довідок, нормативних матеріалів, необхідних для роботи станції.

11. Контроль за утриманням, стабільною роботою технічних засобів і пристроїв станції.

12. Розробка і проведення заходів зі збереження вантажів і рухомого складу.

13. Підготовка господарства і кадрів станції до роботи в осінньо-зимових умовах, чіткої організації на період снігопадів і заметілей.

Міністерство інфраструктури України узгодило перелік станцій, які будуть передані приватним інвесторам у рамках концесійних проектів.

"Затверджено перелік залізничних станцій, який буде проаналізований експертами Світового банку відповідно до можливості реалізації концесійних проектів", - сказала заступник міністра інфраструктури України Олександра Клітіна. За її словами, планується передати на концесію станції в Харкові, Дніпрі, Вінниці, Запоріжжі, Івано-Франківську, Хмельницькому та Миколаєві.

Про концесії залізничних станцій в Україні обговорювали ще за попереднього уряду. Зокрема, було зазначено, що першою станцією, яка передається приватним компаніям, повинен був стати Центральний вокзал Києва.

Крім того, в Укрзалізниці планували створити окрему станційну компанію для управління станціями. Він повинен запрацювати до кінця 2019 року. Раніше в "Укрзалізниці" повідомляли, що станція щорічно приносить компанії 405 мільйонів гривень збитків. 3 жовтня 2019 року Верховна рада прийняла закон «Про концесії» [56].

Наразі, залізничні вокзали України є збитковими об'єктами. Навіть такий привабливий з комерційної точки зору об'єкт як Центральний залізничний вокзал в місті Києві за 2019 року приніс Укрзалізниці збитків на суму понад 50 мільйонів гривень. При цьому вибір та якість послуг, що отримують відвідувачі українських вокзалів, залишає бажати кращого.

Вибрані станції в рамках проекту включають станції Харків, Дніпро, Вінниця, Хмельницький, Миколаїв, Чоп та Київ для передачі у концесію. Надалі пілотну модель можна буде застосовувати на інших станціях України.

Реалізація перспективних проектів модернізації українських залізничних вокзалів у рамках державно-приватного партнерства повинна покращити їх розвиток та створити якісну та сучасну інфраструктуру для пасажирів.

Залізничні станції в сучасному світі – це розвинені інтермодальні комплекси, комфортні та зручні для пасажирів. Україна також повинна скористатися цим позитивним досвідом і створити якісну та сучасну інфраструктуру для людей. Очікується, що механізм ДПП залучить нові інвестиції в модернізацію залізничної інфраструктури.

Таке партнерство допоможе поліпшити якість залізниць та інших допоміжних послуг, розробити нові послуги на залізничних станціях з метою покращення послуг та підвищення їх енергоефективності, а також збільшити податкові надходження до бюджетів усіх рівнів.

Міністерство інфраструктури разом з Укрзалізницею планують передати у концесію Київський залізничний вокзал [57]. Концесія допоможе оновити та оновити станцію. Однією з умов буде встановлення ескалаторів на всіх

платформах. Також є ідея побудувати рухоми платформу на другому поверсі. Послуги на вокзалі станції Київ-Пасажирський: користування залом очікування, зберігання ручної поклажі в стаціонарних камерах схову, зберігання ручної поклажі в автоматичних камерах схову, зняття забутих речей з поїзда, оформлення броні квитка в спеціалізованій касі, оформлення квитка в міжнародному сполученні, оформлення квитка на електропоїзди підвищеної комфортності за 0-45 дБ, проживання пасажирів в кімнаті матері та дитини, проживання пасажирів в кімнатах відпочинку Центрального та Південного вокзалів, перебування в сервісному центрі, користування конференц-залом, банкетним залом, використання душової kabіни, перенесення носієм ручної поклажі та багажу, користування платним туалетом, користування безкоштовним залом очікування для пасажирів рейкового автобусу «Київ-Пасажирський – Бориспіль-Аеропорт», користування залом підвищеного комфорту. Якщо інвестувати в такі проєкти як покращення стану будівельних споруд, загального стану вокзалу та привокзальної площі, розвиток інфраструктури розваг та відпочинку, торгових точок, залів очікувань, готельних комплексів, то це призведе до покращення відношення пасажирів, збільшення пасажиропотоку та трафіку, інвестиції зможуть окупилися протягом 5 – 10 років.

При такому русі на вокзалі минулого року отримали збиток у 36 мільйонів гривень. І порівняйти з будь-яким торговим центром Києва. Є неймовірні прибутки. Концесія повинна торкнутися не лише залізниць, а й доріг та інших районів, де держава зазнає невдач.

Компанія вважає, що станційні комплекси є потенційно цікавими інвестиційними об'єктами. Наприклад, у докризові часи станція в Києві обслуговувала близько 100 тис. Людей на день. Залізничні станції мають великий потенціал зростання, наприклад, у Німеччині, де близько 50% пасажирів купують щось на залізничних станціях. В Україні ця цифра значно нижча. Тепер УЗ визначає модель, згідно з якою станції будуть передані в концесію. Одним із

сценаріїв є продаж станцій пакетами. "Ми хочемо уникнути ситуації, коли для найбільших станцій буде велика конкуренція, а менші не викликать значного інтересу", - сказав Перцовський. Оголошення конкурсів очікується не раніше серпня 2021 року.

Основним завданням УЗ є зменшення втрат, завданих їй утриманням залізничних станцій. Мова йде про суму 800 мільйонів гривень на рік. Компанія розраховує, що дохід від концесії складе щонайменше 50 млн грн на рік. "На перший погляд, це невелика кількість". Однак головне не заробіток, а той факт, що УЗ не зазнає збитків від обслуговування станцій", - зазначає Олександр Перцовський.

Однією з причин втрат є відсутність єдиного джерела фінансування станцій. "Наприклад, в авіації існують аеропортові податки, які фінансують обслуговування аеропорту в автобусному сегменті - за рахунок податків з автовокзалів". І на залізниці досі немає колекції станцій", - пояснює Олександр Красноштан, колишній директор департаменту організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень в Укрзалізниці.

Теоретично, залізничні квитки мають виділену частину місця, яке використовується для ремонту рухомого складу, та частину квитка, з якого фінансується інфраструктура, включаючи станції. На практиці, однак, частина квитків також включає обслуговування залізниць, локомотивів, доріг, і не встановлена фіксована сума для станцій.

Ще однією проблемою залізничних станцій є облік доходів. Щонайменше 40% коштів, які пасажирі сплачують за послуги шафок, туалетів тощо, обходять каси. У 2019 році ми спробували включити вартість турнікетів для оплати картою до інвестиційного плану. Але від цього рішення було відмовлено.

Крім того, станції щороку втрачають продаж квитків - користувачі все частіше купують їх через Інтернет (зараз близько 60% продажів). Пасажирський транспорт УЗ також зменшується, особливо цього року через карантин. Компанія

має зосередитись на розвитку пасажирського транспорту - придбанні нового рухомого складу, вдосконаленні послуг тощо. Якщо пасажирський транспорт не збільшується, немає сенсу вкладати гроші в концесії станцій.

Укрзалізниця вже працює над підвищенням ефективності роботи станцій. У структурі УЗ була створена компанія з управління цими активами. Зараз на його балансі 21 станція, і ця кількість протягом жовтня має зрости до 106. Вони будуть шукати орендарів самостійно через систему ProZorro. Продажі [58].

Показники фондоддачі за видами економічної діяльності розраховуються Міністерством економіки щоквартально. Якщо розмір річного концесійного платежу, визначений за наведеною формулою, перевищує граничний розмір, він встановлюється на рівні 10% ринкової вартості об'єкта концесії. У разі поліпшення майна, отриманого в концесію, яке здійснено концесіонером, концесіодавець (держава) зобов'язаний відшкодувати концесіонеру понесені витрати. Концесіонер сплачує концесійні платежі тільки за об'єкти концесії, а за новостворені чи придбані концесіонером об'єкти плата не нараховується. Концесіонерам збиткових і низькорентабельних об'єктів концесії, що мають важливе соціальне значення, концесіодавець може надавати пільги щодо концесійних платежів, у тому числі у вигляді розстрочки, відстрочки, повного або часткового звільнення від сплати концесійних платежів на певний строк, а також передбачати в договорі надання дотацій, компенсацій та пільг. Ризик випадкової загибелі або пошкодження об'єкта концесії несе концесіодавець, якщо інше не встановлено концесійним договором [59].

Український залізничний транспорт перебуває у дуже складній ситуації. В останні десятиліття оновлення основних фондів забезпечувалось переважно за рахунок власних ресурсів залізниці і задовольнило потребу в капітальних вкладеннях лише на 5-6 відсотків. Водночас фактично від незалежності

В Україні темпи зростання цін на продукти, що споживаються залізничним транспортом, перевищили темпи зростання транспортних тарифів,

що не дозволило необхідному рухомому складу та залізничній інфраструктурі оновитись до необхідної міри. Сьогодні технічним джерелом залізниць є практично виснажені, що загрожує їх подальшій ефективній та безпечній експлуатації.

Ризик залізничного транспорту означає ймовірність втрат, втрат у процесі залізничного транспорту. Ризики на залізничному транспорті характеризуються складністю та різноманітністю, тому необхідно класифікувати їх за індивідуальними ознаками.

Найважливішими ознаками класифікації ризиків на залізничному транспорті є:

- об'єкт прояву;
- джерела виникнення;
- транспортування;
- види перевезень;
- здатність впливати на ризики;
- час виникнення;
- сума збитків тощо.

Важливою особливістю прийняття рішення є необхідність враховувати вплив невизначених факторів та розглядати всі можливі наслідки запропонованих для вибору альтернатив. Тому дуже важливо розробляти моделі прийняття рішень в умовах невизначеності. Ці моделі забезпечують структуровану обробку інформації про існуючу проблему [60].

3.3. Напрями залучення інвестицій

За останні роки не було знайдено жодної значної пропозиції українського уряду або політичної програми, яка б не включала нагадування про іноземні інвестиції та її вирішальну роль у розвитку вітчизняної економіки. Важливою передумовою економічного зростання є залучення іноземних інвестицій, приплив яких визначає такі позитивні тенденції для української економіки:

- в сучасних умовах процес міжнародного руху капіталу підтримує поширення науково-технічного прогресу, який стимулює економічну перебудову на вищому технічному та технологічному рівні;

- іноземні інвестори мають значний досвід у міжнародні ринки, що дозволяє їм активніше просувати українського виробника на світових ринках;

- за їх допомогою стратегічний союз між українськими та іноземними компаніями у всіх країнах світу, що сприяє інтеграції України до міжнародного поділу праці.

Іноземні інвестиції не є засобом вирішення економічних проблем країни-одержувача. Залучення іноземного капіталу – це неоднозначний процес, що характеризується позитивними та негативними тенденціями, оскільки світова економіка - це система суперечливих економічних інтересів. Тому національна інвестиційна політика передбачає заходи щодо захисту національної економіки від руйнівних дій іноземних інвесторів. Українська інвестиційна політика повинна відповідати таким вимогам:

- не суперечити принципу повного і всебічного захисту державного суверенітету та певних національних економічних інтересів;

- забезпечити рівність, взаємну вигоду та еквівалентність міжнародної економічної співпраці суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності в Україні та неприпустимість різних форм економічної дискримінації та недобросовісної конкуренції;

- бути гарантом залучення іноземного капіталу;
- чітко визначити структурну політику держави на основі пріоритетів економічного розвитку та напряму інвестиційних потоків у цьому напрямку;
- забезпечити створення та стабілізацію інвестицій.

АТ "Укрзалізниця" зіткнулося з проблемою пошуку альтернативних та непопулярних рішень щодо підвищення рентабельності пасажирської економіки в умовах національної кризи, зниження рівня пасажирських перевезень та їх збитковості. В даний час залізниці поступово запроваджують систему маркетингу для управління пасажирськими перевезеннями. Він прагне приділити більше уваги розвитку пасажирських перевезень, особливо якості задоволення потреб населення, але поступове зношення основних фондів, низькі інвестиції, застаріла логістична система, недосконала законодавча база значно уповільнюють цей процес. Особливу увагу слід приділити підвищенню комфорту, послуг та якості пасажирських послуг. Вплив туризму на розвиток залізничного транспорту є відносно широким і багатогранним. Це вимагає вдосконалення матеріально-технічної бази, вдосконалення організації та управління транспортом, системи та якості послуг, а також відповідної тарифної політики. Тож давайте розглянемо перспективи впровадження залізничного туризму та виклики, з якими може зіткнутися Укрзалізниця, використовуючи безцінний світовий досвід залізничних компаній та найкращу зарубіжну практику, щоб не повторювати тих самих помилок.

Факти, що вказують на добрі перспективи запровадження залізничного туризму в Україні.

1. На частку залізниць в Україні припадає близько 50% пасажирських перевезень. Розвиток залізничного туризму може стати однією з головних стратегічних цілей Укрзалізниці уникнути перехресного субсидування. Це підтверджують результати дослідження, проведеного на станції Київ-Пасажирський, де було опитано тисячу пасажирів з різних куточків України.

Результати показали, що 73% респондентів позитивно підходять до розвитку залізничного туризму.

2. Україна має одну з найбільших залізничних мереж у Європі та займає одне з провідних місць за культурно-історичними ресурсами, архітектурними та релігійними пам'ятками, природними та рекреаційними зонами, що може залучити не лише українських, а й іноземних туристів. Зокрема, Україна має величезний Список світової спадщини ЮНЕСКО, і є низка кандидатів на включення до Світової спадщини ЮНЕСКО, що може значно розширити географію подорожей. Залізниця - зручний засіб зв'язку цих місць та перевезення будь-якої категорії туристів.

3. Залізниці вже мають технічну підтримку для здійснення туристичного транспорту з урахуванням рухомого складу, різного обладнання пасажирських об'єктів, пасажирських станцій та залізничних станцій. Більшість залізничних станцій мають певні зручності, які обслуговують туристів. Це зали очікування, вітальні, шафки, камери схову, рідше ресторани, кафе, перукарні. Для того, щоб привернути увагу потенційних туристів, абсолютно необхідно створити комфортні умови на залізничних станціях та покращити якість обслуговування поїздів.

4. Залізничний транспорт має ряд конкурентних переваг перед організацією туристичного транспорту над автомобільним та повітряним транспортом:

Відносно низькі витрати. Наприклад, ціна квитка на поїзд у спеціальному вагоні, що з'єднує Київ - Львів, починається від 150 грн, на поїзд Інтерсіті - від 300 грн. Квиток на автобус у тому ж напрямку коштуватиме від 270 грн. Слід зазначити, що час поїздки на поїзді Intercity становитиме близько 5 годин, на

Перевезення великої кількості туристів усіх категорій, включаючи людей з особливими потребами та обмеженими можливостями (соціальне значення транспорту).

Високий рівень безпеки та надійності при дотриманні графіка руху незалежно від кліматичних умов. Як відомо, за статистикою, залізниця є одним із найбезпечніших видів транспорту у світі.

Поєднання відпочинку під час подорожей з пересуванням. Цей момент особливо важливий для тривалих подорожей. Ви погоджуєтесь, що через 8-10 годин дорожнього руху майже немає.

Одним з головних завдань впровадження залізничного туризму є створення схеми пасажирського транспорту з використанням пунктів пересадки пасажирів - так званого хабу. Ця схема передбачає запровадження та розвиток системи основних розв'язок - "вузлових центрів" у великих містах та вузлів для пасажирів, які пересаджуються з регіональних, приміських поїздів та транспортних засобів до міжрегіональних та регіональних швидкісних поїздів, нічних, швидких та пасажирських поїздів і навпаки. З цією метою встановлено розклад руху міжміських ліній, зокрема міжрегіональних швидкісних поїздів Intercity та Intercity +, так що пасажирів можуть один день їздити по всій Україні за допомогою пунктів пересадки. Тому необхідно постійно вдосконалювати систему організації транспорту приміських та регіональних поїздів.

Введення єдиного квитка для всіх видів транспорту (залізничного, повітряного, автобусного). Один квиток дозволяє оформити право на проїзд у двох-трьох видах транспорту. Купуючи єдиний проїзний документ на змішаний транспорт, пасажир зможе негайно оплатити проїзд усіма видами транспорту до пункту призначення та назад. У часи фундаментальних технологічних змін та загальної оцифровки життя не слід забувати розробку мобільного додатка для придбання електронних квитків на поїзд для смартфонів.

Комбінований транспорт. Для оптимізації маршруту, зменшення витрат на перевезення пасажирів до туристичних напрямків необхідно розробити систему так званих комбінованих пасажирських перевезень за принципом «поїзд-автобус (автомобіль)», «поїзд-велосипед», «поїзд-корабель». З цією

метою існує нагальна потреба у розробці чіткої організації пасажирських перевезень та сучасних логістичних систем загалом.

Одним із напрямів для залучення додаткових грошових надходжень буде створення філії "Вокзальна компанія", яка включатиме 21 станцію, які зараз є частиною філії "Пасажирська компанія", та 84 залізничні станції (2-й та 3-й клас), які в даний час є частиною регіональної філії АТ "Укрзалізниця".

Робота з надання всіх видів послуг, що надаються на станціях платіжних карток. Створення філії "Укрремпассервіс" на базі ремонтних підрозділів філії особистої компанії. Обмін формою для працівників. Розширення переліку онлайн-послуг для пасажирів:

- замовлення спеціально обладнаного автомобіля для перевезення інвалідів, які пересуваються на візках та реєстрації водіння;
- замовити перевезення організованих груп пасажирів через Інтернет;
- організація системи електронної черги "Лист черги";
- реєстрація інтернет-подорожей у міжнародному сполученні з європейськими країнами.

Реєстрація пільгових проїзних документів для людей з інвалідністю через Інтернет, що підтверджує дійсність статусу документа, що підтверджує право на пільги, за допомогою централізованої бази даних з питань інвалідності Міністерства соціальної політики.

Можливість встановлення пасажирської залізничної лінії Прага - Мукачево колією 1435 мм обробляється разом із чеською та словацькою сторонами [61].

ВИСНОВОК

Оскільки нові економічні відносини поступово формуються в сучасній Україні та її економіка дедалі більше інтегрується у світове співтовариство, терміново необхідні структурні зміни та тісніша взаємодія між державою та приватним сектором. Склалася ефективна структура, така як державно-приватне партнерство (ДПП), яка відіграє дуже важливу роль. Взаємодія держави та приватного підприємства дозволяє ефективно вирішувати основні соціальні та економічні проблеми багатьох країн шляхом спільного використання ресурсів державного та приватного секторів. Розвиток механізму державно-приватного партнерства та створення нових структур в економічній системі України у зв'язку з її модернізацією забезпечує:

- залучення приватних інвестицій в економіку;
- підвищення якості товарів і послуг, що надаються споживачам;
- сприяє зростанню конкурентоспроможності бізнесу.

Все це в кінцевому рахунку матиме позитивний вплив на процес формування інноваційної економіки. Наука стикається з проблемами розвитку ДПП в сучасних умовах, що посилюється фінансово-економічною кризою у питаннях глобального теоретичного та методологічного осмислення сучасної ситуації. Висока практична важливість аналізу та оцінки нових структур, що функціонують на основі державно-приватного партнерства, визначила актуальність обраної теми магістерського дослідження.

Державно-приватне партнерство (ДПП) - це один із шляхів розвитку державної інфраструктури, заснований на довготривалій взаємодії держави та бізнесу, в якому приватна сторона (підприємець) бере участь не лише у створенні (проектуванні, фінансуванні, будівництві / реконструкції) об'єктів інфраструктури, але й для подальшої експлуатації та / або технічного обслуговування в інтересах суспільства. Тривалий час держава не могла

реалізувати великі інфраструктурні проекти в країні. Ми вирішуємо цю проблему значною мірою така форма партнерства, як концесія, допомогла б, оскільки модернізація промислової інфраструктури, побудованої за радянських часів, реалізація багатьох великих проектів дорожнього будівництва, аеропортів, енергетичні та комунальні системи можливі лише за участю відповідального та міжнародного капіталу, заснованого на ДПП. "Концесія є специфічною і найбільш поширеною формою відносин між державою та приватним партнером. З точки зору набуває нового імпульсу для інноваційного розвитку економіки» [61]. Його особливість полягає в тому, що держава в контексті партнерських відносин залишається повноправним власником майна, що становить об'єкт концесійний договір дає право приватному партнеру виконувати функції, визначені договором, протягом певного періоду і надає йому відповідні повноваження, необхідні для його забезпечення нормального функціонування об'єкта концесії.

Концесійна форма управління має такі переваги:

а) дозволяє приватному капіталу, включаючи іноземний, залучатись до довгострокової віддачі та низькоприбуткових проектів, не втрачаючи стратегічного контролю над життєво важливими системами та обладнаннями країни;

б) концесії знімають фінансове навантаження на державу, оскільки концесіонер бере на себе зобов'язання покрити всі витрати на фінансування, адміністрування та обслуговування переданих структур;

в) концесії створюють відносно жорсткі, довгострокові, юридично оформлені відносини між державою та концесіонером;

г) забезпечує довгострокове фінансування великих інвестиційних проектів.

Іншою відносно розвиненою формою ДПП є контрактна. Контракт - це адміністративна угода, укладена між державою та приватною компанією з метою здійснення певних суспільно необхідних та корисних видів діяльності.

Також розробляється форма ДПП - угода про розподіл продукції. (PSA) - угода, укладена між державою та інвестором, на основі якої розподіляється виробництво. Ця форма партнерства регулюється

Держава виступає власником надр і має право на отримання певної частини прибутку чи продукції.

Лізинг - одна з найважливіших форм ДПП. "Лізинг - це вид інвестиційної діяльності з придбання майна та передачі його в оренду фізичним чи юридичним особам за плату, на певний термін та на певних умовах, визначених договором, з правом придбання орендаря нерухомості" [63].

Така форма ДПП, як оренда, також близька до поступки. В рамках лізингу держава також передає власні активи приватному сектору у тимчасове користування та за певну плату, але на відміну від концесії, право власності та використання активів не передається приватному партнеру. Характерною особливістю лізингу є те, що в спеціально узгоджених випадках лізингові відносини можуть закінчуватися придбанням орендованого майна.

Період концесії варіюється для проектів у тому ж секторі та визначається періодом окупності проекту (періодом окупності інвестицій). Термін дії концесійних договорів, виданих приватним компаніям, значно довший. Тривалість концесії може бути визначена урядом заздалегідь або може бути одним із критеріїв вибору концесіонера. Важливо підкреслити, що тривалий термін концесії надає концесіонеру низку переваг, але уряд втрачає значні суми. Отже, баланс інтересів між сторонами повинен знаходитись у кожному концесійному договорі та закріплюватися в тексті договору. Положення щодо перегляду окремих статей концесійного договору також повинні бути включені до його тексту. Проблема, часто пов'язана з визначенням терміну концесії,

стосується особливих умов діяльності концесіонера. Як правило, концесійний договір надає концесіонеру виключне право виконувати роботи та надавати послуги протягом усього терміну концесії та на всій території концесії. Однак із цього правила можуть бути винятки. Державні органи можуть надавати концесійним компаніям ексклюзивні права на певний початковий період, який може бути коротшим за термін дії концесії, а також дозволяти іншим компаніям виходити на цей ринок та конкурувати з концесійною компанією за надання послуг. Метою державних органів у цій справі є вжиття заходів проти будь-якої надмірно монополістичної практики концесійної компанії.

Ця практика використовується на залізничному транспорті і базується на правилах концесійної діяльності в інших галузях економіки, таких як: газ, електроенергія, телекомунікації. Об'єктивні труднощі довгострокового прогнозування дорожнього руху створюють проблеми для обох партнерів: державного та приватного секторів, і, на думку експертів та ЄС, можуть призвести до скорочення тривалості концесій у дорожньому секторі приблизно до 20 років. Однак менший термін концесії вимагає збільшення норми прибутку, щоб концесійна компанія могла повернути вкладений капітал з відсотками за короткий період. Цього можна досягти, зокрема, шляхом надання державних субсидій або збільшення дорожніх витрат. Ще однією можливою можливістю прискореної амортизації вкладеного капіталу є зменшення соціально-економічних вигод проекту для суспільства, а саме: послаблення вимог до охорони навколишнього середовища, рівня шуму, зниження експлуатаційних характеристик об'єкта тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про концесії» / Верховна Рада України // Офіційний вісник України. – 1999. – № 33. – 79 с.
2. Грудницька С.М. Концесія та концесійний договір: проблеми визначення понять / С.М. Грудницька, Ю.В. Єгорова // Вісник Донецького національного університету. Серія В. Економіка і право. – 2014. – № 1. – С. 223–227.
3. <https://studfile.net/preview/3009465/page:13/>
4. https://protocol.ua/ua/pro_kontsesii_stattya_3/
5. Нейкова І.С. Державно-приватне партнерство як складова інвестиційного механізму інноваційного розвитку / І.С. Нейкова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/Soc_Gum/Nvnudpsu/2010_1/2010_1_Neykova.pdf.
6. <https://cfts.org.ua/opinions/48203>
7. <https://ir.kneu.edu.ua/bitstream/handle/2010/1977/Makarenko.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
8. Запатріна І. Державно-приватне партнерство як фактор економічного зростання та проблеми його розвитку в Україні / І.Запатріна, Т.Лебеда // Економіст. – 2011. – № 3. – С. 52–58.
9. Практичний посібник з підготовки техніко-економічного обґрунтування та застосування методики проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства / Агентство США з міжнародного розвитку (USAID), листопад 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://new.me.gov.ua/Services/StreamsService/4433567b-c768-4ee3-aabd-f9cc3aebfdf7>.
10. <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2016/12.1/245.pdf>
11. <https://biznes-prost.ru/koncessiya.html>

12. [file:///C:/Users/Home/Downloads/Vchtei_2013_3_14%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Home/Downloads/Vchtei_2013_3_14%20(1).pdf) Запатріна І.В. Розвиток державної підтримки публічно-приватного партнерства в Україні: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ep/2011_3/1_Zapatrina.pdf.
13. Постанова від 12 квітня 2000 р. N 642 Київ { Постанова втратила чинність на підставі Постанови КМ N 1047 (1047-2019-п) від 04.12.2019 } Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642-2000-%D0%BF>
14. 1. Новий закон про концесію: чого очікувати інвесторам.
— Режим доступу: mbusinesspartner.com.ua/kontsesiya; <https://agrecs.ua/komentar-do-proektu-zakonu-ukrayini-pro-zaliznichniy-transport-ukrayini>
15. Особливості укладення договору концесії https://minjust.gov.ua/m/str_33474
16. https://protocol.ua/ua/pro_kontsesii_stattya_3/ Стаття 3. Об'єкти, які можуть надаватися у концесію
17. Інформація про Українські залізниці <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>
18. Механізм державного управління розвитком Залізничної галузі в Україні <https://dsum.edu.ua/storage/documents/nauka/specrada/%D0%9C%D0%B0%D1%82%D0%B2%D1%96%D1%94%D0%BD%D0%BA%D0%BE/%D0%B4%D0%B8%D1%81%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F.pdf>
19. Размещение железнодорожного транспорта Украины. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: lib.com.ru/Economics/ek_pp_239.htm
20. Зведено-статистичний аналіз. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: ukrstat.org/uk/druk/katalog/kat_u/p...
21. Статистичний щорічник України за 2010 рік . [Електронний ресурс]. - Режим доступу: twirpx.com/file/637491/

22. Статистичний щорічник 2011. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: bookstore.net.ua/searchdirect.php?I
23. Огляд ринку залізничних перевезень. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: credit-rating.ua/ua/analytics/a.
24. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України // Відомості міністерства транспорту та зв'язку України. – 2006. – № 21–22.
25. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 66.
26. Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25 червня 2014 р. № 200 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=247420738>.
27. Статистичні дані [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.
28. Транспортна система України: загальна характеристика та особливості розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://osvita.ua/vnz/reports/econom_theory/22230/.
29. Зведений фінансовий звіт Укрзалізниці за 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua>.
30. Конституція України [Електрон. ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua/const/const1.htm>
31. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://uzinfo.net/ua/events/9783>
32. Бакушевич, І. В. Залізничні пасажирські перевезення в контексті єврологістичної інтеграції [Електрон. ресурс] / І. В. Бакушевич, Р. О. Гуменюк. Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/VNULP/Logistyka/2008.../03.pdf>

33. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу:
<http://www.ukrinform.ua/ukr/order/?id=892005>
34. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу:
<http://uz.gov.ua/?lng=uk>.
35. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу:
http://www.mintrans.gov.ua/uk/mtzu_decrees/9092.html
36. Державний комітет статистики. Транспорт [Електрон. ресурс] / Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.
37. Костюк, М. Укрзалізниця розробила семирічну програму системного впровадження прискорених денних поїздів [Електрон. ресурс] / Режим доступу:
<http://uz.gov.ua>
38. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [file /analiz-suchasnogo-stanu-obsyagiv-pasazhirskih-perevezen-na-zalznichnomu-transporti-ukrayini.pdf](file:///analiz-suchasnogo-stanu-obsyagiv-pasazhirskih-perevezen-na-zalznichnomu-transporti-ukrayini.pdf)
39. [Електронний ресурс]. - Режим доступу:
http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/5_2020/60.pdf
40. [Електронний ресурс]. <https://zbk.org.ua/wp-content/uploads/2019/09/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-4-Typography.pdf>
41. [Електронний ресурс]. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1495>
42. [Електронний ресурс]. https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/PDFs/RR%20Toolkit%20RU%20New%202017%2012%2028.pdf
43. [Електронний ресурс]. - Режим доступу:
<https://www.kommersant.ru/doc/1499005>
44. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [file:/Vntu_2016_1_69.pdf](file:///Vntu_2016_1_69.pdf)
45. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ru.pdf

46. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0913>
47. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://gloriacargo.com/blog/2018/09/10/fraht-cto-eto-takoe-i-dlya-chego-on-nuzhen/>
48. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://cfts.org.ua/news/2020/10/29/14_tys_km_dorog_ukrainy_mogut_byt_peredany_v_kontsessiyu_v_2021_godu_61555
49. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://prompolit.info/2020/10/24/v-mininfrastruktury-rasskazali-o-kontsessii-dorog-vokzalov-i-aeroportov/>
50. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://voxukraine.org/ru/reformirovat-i-ozhivit-ukrzaliznytsyu/>
51. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://interfax.com.ua/news/economic/638609.html>
52. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://economics.segodnya.ua/economics/enews/zhd-vokzaly-hotyat-otdat-biznesu-vo-cto-oni-prevratyatsya-1139238.html>
53. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://attorneys.ua/uk/publications/the-new-concession-law-and-its-impact-on-attracting-investments-and-infrastructure-development-in-ukraine/>
54. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.railinsider.com.ua/perevezennya-v-karantyn-v-ukrzaliznyczy-rozpovily-yak-pasazhyriv-ubezpechuvatymut-vid-koronavirusu/>
55. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://mtu.gov.ua/files/Presentation_PPP%20SWOT%20analysis%20UKR.pdf
56. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://hromadske.ua/posts/uryad-viznachiv-7-vokzaliv-yaki-planuyut-peredati-u-koncesiyu>

57. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://glavcom.ua/kyiv/news/kijivskiy-zaliznichniy-vokzal-hochut-peredati-u-konsesiyu-628654.html>
58. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://mintrans.news/zhd/ukrzaliznitsya-peredaet-vokzaly-v-kontsessiyu-pochemu-seychas-oni-ubytochny>
59. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.afo.com.ua/uk/news/2/999>
60. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://eprints.kname.edu.ua/48565/1/2017%20%D0%BF%D0%B5%D1%87.43%D0%9D.pdf>
61. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://report2018.uz.gov.ua/ua/Nash-biznes.php>
62. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://vcrti.com.ua/haluzi/rozvytok-zaliznychnoho-turyzmu-v-ukraini>
63. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://studme.com.ua/10490513/ekonomika/finansovaya_arena_lizing.htm