

ЩОДО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ НА ЗАСАДАХ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

ON THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN UKRAINE ON THE BASIS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

УДК 656:334

Петрова І.П.

к.е.н., молодший науковий співробітник
Інститут економіки промисловості
Національної академії наук України

Трушкіна Н.В.

магістр, науковий співробітник
Інститут економіки промисловості
Національної академії наук України

У статті проаналізовано тенденції розвитку транспортної інфраструктури в Україні та визначено її основні проблеми. Запропоновано перспективні напрями подальшого функціонування транспортного комплексу на засадах публічно-приватного партнерства.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, публічно-приватне партнерство, проблеми, показники, оцінка, перспективи.

В статье проанализированы тенденции развития транспортной инфраструктуры в Украине и определены ее основные проблемы. Предложены перспективные направления дальнейшего функционирова-

ния транспортного комплекса на основе публично-частного партнерства.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, публично-частное партнерство, проблемы, показатели, оценка, перспективы.

The article analyses tendencies of development of transport infrastructure in Ukraine and defines its main problems. The perspective directions of further functioning of the transport complex on the principles of public-private partnership are offered.

Key words: transport infrastructure, public-private partnership, problems, indicators, estimation, prospects.

Постановка проблеми. Розвиток транспортної інфраструктури є стратегічним напрямом модернізації національної економіки у контексті глобалізації ринків та посилення інтеграції до міжнародних виробничо-збутових ланцюжків. Про це наочно свідчить індекс ефективності логістики, який використовується для оцінки міжнародних ланцюгів поставок. Так за цим індексом Україна посіла в 2016 р. 80-е місце серед 160 країн світу (у 2014 р. – 61-е місце). Найгірше Україну оцінено за показником митної обробки вантажів (116-е місце), а найкраще – за показником своєчасності доставки вантажів у пункти призначення (54-е місце) [1].

У рейтингу глобальної конкурентоспроможності, підготовленого Всесвітнім економічним форумом, Україна посіла у 2016 р. 85-е місце серед 138 країн світу (у 2012 р. – 73-е серед 144 країн світу) тоді, як Польща – 36-е місце (у 2012 р. – 41-е). У 2016 р. за показником «якість транспортної інфраструктури» Україна посіла 91-е місце [2].

На даний час транспортна сфера України демонструє негативну тенденцію розвитку. Це пояснюється низкою об'єктивних причин, зокрема, такими, як відсутність коштів на відтворення основних фондів унаслідок зниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; збитковість підприємств транспортної інфраструктури; обмеженість фінансування з державного та місцевих бюджетів; недостатньо ефективне управління логістичною діяльністю у результаті наявності низьких показників якості та ефективності перевезень вантажів. Виявлено, що Укрзалізниця здатна задовольняти логістичні потреби української промисловості лише на 10-30% [3]. За даними Міністерства інфраструктури України, збитки ПАТ «Укрзалізниця» становили в I півріччі 2017 р. 5 млрд грн. За оцінками фахівців аудитор-

ської компанії Ernst & Young, збитки компанії становили в 2016 р. 7 млрд грн.

Отже, у транспортній сфері необхідно реалізовувати ґрунтовні реформи, які мають полягати в підвищенні ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності та організації логістичної діяльності на засадах публічно-приватного партнерства (ППП), впровадженні механізмів електронної комерції в контексті модернізації та розвитку цифрової економіки. Уряд України підтримує ідеї щодо появи приватних перевізників на залізниці, створення можливостей для концесії та розвитку річкового транспорту.

Передовий досвід європейських країн підтверджує ефективність реалізації публічно-приватного партнерства в транспортній сфері. Виявлено, що у країнах ЄС найбільше угод PPP за їх вартістю припадає на діяльність транспорту. У країнах, що розвиваються, за кількісним критерієм проекти PPP найбільш інтенсивно реалізуються у транспортній інфраструктурі – 24,7%. За критерієм вартості частка фінансування транспортної інфраструктури становить 21,5% загального обсягу інвестицій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства досліджуються багатьма науковцями.

На основі аналізу наукових публікацій узагальнено основні положення вчених і практиків:

розглянуто сучасний стан та проблеми реалізації проектів транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства [4; 5; 6; 7];

обґрунтовано доцільність застосування державно-приватного партнерства в розвитку інфраструктури залізничного транспорту [5; 8; 9], автомобільного [10] та місцевого пасажирського водного транспорту [11];

висвітлено методичний інструментарій для практичного застосування державно-приватного партнерства [4; 12; 13].

Незважаючи на широкий спектр досліджень із зазначеної проблеми, недостатньо розробок щодо перспективних напрямів функціонування транспортно-логістичної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства. Все це значною мірою обумовило вибір теми обраного дослідження та його цільову спрямованість.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є виявлення проблем і тенденцій розвитку транспортної інфраструктури в Україні на основі аналізу основних показників та визначення перспективних напрямів її подальшого функціонування на засадах публічно-приватного партнерства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Упродовж останніх років нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу вітчизняної транспортної інфраструктури (табл. 1).

Таблиця 1
Основні засоби транспортної інфраструктури в Україні

Роки	Основні засоби за первісною вартістю, млн грн	Основні засоби за залишковою вартістю, млн грн	Введення в дію нових основних засобів, млн грн
2010	3748867	180932	12579
2011	4543148	169774	90863
2012	5553780	193162	29111
2013	6397001	209577	12071
2014	9747315	202913	11914
2015	1412354	682807	9925

Складено за даними: [14, с. 11, 12; 15, с. 248; 16, с. 17; 17, с. 80]

За даними Державної служби статистики України, частка основних засобів за первісною вартістю у транспортній сфері скоротилася за 2010-2015 рр. на 37,9%, або з 56,4 до 18,5% загального обсягу основних засобів за первісною

вартістю. Питома вага основних засобів за залишковою вартістю у діяльності транспорту зросла на 11,9%, або з 10,5 до 22,4% загального обсягу основних засобів за залишковою вартістю. Причиною цього є зниження рівня уведення в дію нових основних засобів. Так частка уведених у дію нових основних засобів у транспортній сфері зменшилася за 2010-2016 рр. на 5,7%, або з 10,3 до 4,6% загального обсягу введення в дію основних засобів.

Спостерігається тенденція скорочення основних засобів у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у порівняних цінах. За 2010-2016 рр. цей показник знизився з 3782,0 до 1412,7 млрд грн, або на 62,6% [15, с. 246, 247; 17, с. 78, 79].

Ступінь зносу основних засобів на транспортних підприємствах є значно високим порівняно з деякими видами економічної діяльності в Україні, незважаючи на тенденцію його скорочення: за 2010-2016 рр. цей показник знизився на 43,8% (табл. 2).

При цьому слід зазначити, що, за розрахунками фахівців зношеність вантажних вагонів ПАТ «Укрзалізниця» коливається в межах 84-99%, пасажирських – 87%, приміських поїздів – 95% [3]. Це означає, що до 2022 р. майже весь вагонний парк має бути списаний або виведений на капітальний ремонт.

Як свідчить аналіз, обсяг вантажообороту в Україні скоротився за 2000-2016 рр. на 12,7% у результаті зменшення обсягу вантажообороту річкового транспорту на 74,6%, морського – на 70,9% і трубопровідного – на 49,7%. Разом з тим обсяг вантажообороту автомобільного транспорту зріс на 200,5%, залізничного – на 8,6%. При цьому частка обсягу вантажообороту автомобільного транспорту в загальноукраїнському обсязі вантажообороту збільшилася на 12% (з 4,9 до 16,9%); залізничного – на 10,7% (з 43,8 до 54,5%), а трубопровідного, навпаки, знизилася на 20,2% (з 47,6 до 27,4%); морського – на 1,5% (з 2,2 до 0,7%), річкового транспорту – на 1,1% (з 1,5 до

Таблиця 2
Ступінь зносу основних засобів за основними видами економічної діяльності, %

Види економічної діяльності	Роки						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
У середньому по Україні	74,9	75,9	76,7	77,3	83,5	60,1	58,1
Промисловість	63,0	56,8	57,3	56,9	60,3	76,9	69,4
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	94,4	96,3	96,5	96,7	97,9	51,7	50,6
Сільське, лісове та рибне господарство	40,8	32,6	34,6	35,8	38,8	38,9	37,3
Будівництво	50,1	58,8	55,1	51,9	54,4	53,0	36,0
Операції з нерухомим майном	44,2	40,7	42,5	40,4	36,2	37,7	45,8
Оптова та роздрібна торгівля	32,1	37,1	42,0	39,5	37,3	44,7	39,3
Фінансова та страхова діяльність	28,7	35,3	45,6	40,2	38,5	41,9	39,1

Складено за даними: [14, с. 11, 12; 15, с. 248; 18]

0,4%). Питома вага обсягу вантажообороту авіаційного транспорту незначна і становила у 2016 р. 0,1% (табл. 3).

При порівнянні обсягу вантажообороту України з різними країнами ЄС виявлено, що, як правило, в цих країнах розвинута діяльність залізничного та автомобільного транспорту.

Так за 2010-2015 рр. обсяг вантажообороту залізничного транспорту зріс у: Франції – на 14,3%; Угорщині – на 13,6; Німеччині – на 10,2; Латвії – на 10,1; Литві – на 4,5; Словаччині – на 4,1; Польщі – на 3,7%. Обсяг вантажообороту автомобільного транспорту збільшився у: Латвії – на 38,7%; Литві – на 36,5; Польщі – на 28,9; Словач-

Таблиця 3

Динаміка обсягу вантажообороту в Україні за видами транспорту

(млрд ткм)

Види транспорту	Роки						
	2000	2005	2010	2012	2014	2015	2016
Загальний обсяг вантажообороту	394,1	473,6	418,7	412,6	353,6	334,7	344,2
У тому числі: залізничний	172,8	224,0	218,1	237,7	210,2	195,1	187,6
морський	8,6	9,6	5,2	3,6	4,1	3,9	2,5
річковий	5,9	6,3	3,8	1,7	1,3	1,6	1,5
автомобільний	19,3	35,3	53,9	57,5	56,0	53,3	58,0
авіаційний	0,0	0,3	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2
трубопровідний	187,5	198,1	137,3	111,7	81,8	80,7	94,4

Складено за даними: [14, с. 56; 19]

Таблиця 4

Обсяг вантажообороту в Україні та країнах ЄС за видами транспорту

(млн ткм)

Країни	Залізничний транспорт		Автомобільний транспорт		Річковий транспорт	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Україна	218091	195054	53918	53293	3837	1572
Австрія	19833	20266	16539	17161	2376	1471
Естонія	6638	3117	5611	6259	-	-
Латвія	17179	18906	10590	14690	-	-
Литва	13431	14036	19398	26485	3	0
Польща	48795	50603	202308	260713	1046	83
Словаччина	8105	8439	27411	33525	1189	741
Угорщина	8809	10010	33721	38352	2393	1824
Франція	29964	34252	174771	153575	9115	8314
Німеччина	107317	118306	313097	314546	62278	55315
Чехія	13770	12521	51832	61468	43	14

Складено за даними: [14, с. 165, 166, 168, 170]

Таблиця 5

Динаміка обсягу перевезення вантажів в Україні за видами транспорту

(млн т)

Види транспорту	Роки						
	2000	2005	2010	2012	2014	2015	2016
Загальний обсяг перевезення вантажів	1529	1805	1765	1853	1623	1474	1543
У тому числі: залізничний	357	450	433	457	386	350	343
морський	6	8	4	4	3	3	3
річковий	8	13	7	4	3	3	4
автомобільний	939	1121	1168	1260	1131	1021	1086
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	218	213	153	128	100	97	107

Складено за даними: [14, с. 44; 19; 20]

чині – на 22,3; Чехії – на 18,6; Угорщині – на 13,7; Естонії – на 11,5%. Обсяг вантажообороту річкового транспорту в більшості обстежених європейських країн скорочується (табл. 4).

Аналіз статистичних даних показує, що загальний обсяг перевезення вантажів в Україні зріс за 2000-2016 рр. на 0,9% унаслідок збільшення обсягу перевезення автомобільним транспортом на 15,7%. При цьому спостерігається тенденція

скорочення обсягу відвантаження морським транспортом на 52,4%; річковим – на 51,8%; трубопровідним – на 50,9%; залізничним – на 3,9%. За цей період частка обсягу перевезення вантажів автомобільним транспортом зросла на 9% від загальноукраїнського обсягу відвантажень (з 61,4 до 70,4%), а трубопровідним, навпаки, зменшилася на 7,4% (з 14,3 до 6,9%); залізничним – на 1,1% (з 23,3 до 22,2%); морським – на 0,2% (з 0,4 до

Таблиця 6

Обсяг перевезення вантажів в Україні та країнах ЄС за видами транспорту

(тис. т)

Країни	Залізничний транспорт		Автомобільний транспорт		Річковий транспорт	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Україна	432897	349995	1168219	1020604	6989	3156
Австрія	107670	97642	330988	350992	11052	10408
Естонія	46705	28026	27294	28154	-	-
Латвія	49164	55645	468090	625069	-	-
Литва	48061	48053	44716	58601	99	68
Польща	234568	224320	1216083	1264960	2753	4907
Словаччина	44327	47358	143071	147275	10103	5721
Угорщина	45794	50333	199848	198743	9952	8163
Франція	85045	95545	2015141	1797053	69244	60854
Німеччина	348040	377742	2734098	3056345	229607	221369
Чехія	82900	77924	355911	323014	833	377

Складено за даними: [14, с. 165, 167, 168, 169]

Таблиця 7

Рівень рентабельності операційної діяльності за видами економічної діяльності, %

Види економічної діяльності	Роки						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
У середньому по Україні	4,0	5,9	5,0	3,9	-4,1	1,0	7,4
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	5,6	6,1	5,4	3,5	-1,7	1,1	5,0
Сільське, лісове та рибне господарство	22,9	23,2	21,7	11,3	20,6	41,7	31,6
Оптова та роздрібна торгівля	9,8	15,0	12,2	10,2	-12,8	-0,9	15,0
Інформація та телекомунікації	7,4	7,6	10,5	11,8	-1,6	0,5	8,3

Складено за даними: [15, с. 498]

Таблиця 8

Питома вага підприємств, які одержали прибуток і збиток, за основними видами економічної діяльності

Види економічної діяльності	Частка підприємств, які одержали прибуток, %		Частка підприємств, які одержали збиток, %	
	2010	2016	2010	2016
У середньому по Україні	59,0	73,4	41,0	26,6
Сільське, лісове та рибне господарство	69,5	87,8	30,5	12,2
Оптова та роздрібна торгівля	62,5	75,7	37,5	24,3
Промисловість	58,7	72,7	41,3	27,3
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	54,6	71,6	45,4	28,4
Будівництво	55,3	70,7	44,7	29,3
Інформація та телекомунікації	59,0	68,8	41,0	31,2

Складено за даними: [15, с. 494, 495]

0,2%); річковим – на 0,2% (з 0,5 до 0,3%). Питома вага обсягу перевезення вантажів авіаційним транспортом несуттєва і залишається незмінною протягом останніх років (табл. 5).

На основі міжнародного порівняння обсягу перевезення вантажів залізничним транспортом встановлено, що цей показник збільшився за 2010-2015 рр. у ряді європейських країн: Латвії – на 13,2%; Франції – на 12,3; Угорщині – на 9,9; Німеччині – на 8,5; Словаччині – на 6,8%. За цей період спостерігається тенденція суттєвого зростання обсягу перевезень вантажів річковим транспортом лише у Польщі. Так значення цього показника збільшилося на 78,2%. В інших країнах ЄС річковий транспорт використовується недостатньо ефективно, про що свідчить скорочення обсягів відвантаження. За 2010-2015 рр. обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом зріс у більшості країн ЄС: Латвії – на 33,5%; Литві – на 31,1; Німеччині – на 11,8; Австрії – на 6; Польщі – на 4; Естонії – на 3,2; Словаччині – на 2,9% (табл. 6).

Відставання в розвитку транспортно-логістичних технологій зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції, яка відображається на фінансових результатах. Рівень рентабельності операційної діяльності підприємств у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності становив у 2016 р. лише 5%. Тоді, як у середньому по Україні цей показник складав у 2016 р. 7,4%; у сільському, лісовому та рибному господарстві – 31,6; у сфері інформації та телекомунікації – 8,3; в оптовій і роздрібній торгівлі – 15% (табл. 7).

Рівень рентабельності усієї діяльності підприємств у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності є ще нижчим і становив у 2016 р. 1,7% (у 2010 р. – 0,7%) [14, с. 32, 33].

При цьому, незважаючи на скорочення частки підприємств, які одержали збитки, у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, значення цього показника є високим порівняно з основними видами економічної діяльності (табл. 8).

Частка капітальних інвестицій у транспортну сферу є незначною в загальному обсязі капітальних інвестицій по Україні: у наземний і трубопровідний транспорт вона становила в 2016 р. лише 4,4% (у 2010 р. – 3,6%); авіаційний – 0,17% (у 2010 р. – 0,33%), а у водний транспорт – 0,07% (у 2010 р. – 0,09%). За 2010-2016 рр. частка капітальних інвестицій у розвиток наземного і трубопровідного транспорту збільшилася на 28,9%, або з 34,6 до 63,5% загального обсягу капітальних інвестицій у діяльність транспорту й складського господарства, а у сферу авіаційного транспорту, навпаки, знизилася на 0,7%, або з 3,2 до 2,5%.

Питома вага капітальних інвестицій у розвиток водного транспорту залишилася без змін і становила 0,9% (табл. 9).

Таблиця 9
Обсяг капітальних інвестицій у транспортній сфері України (у фактичних цінах)

(млн грн)

Роки	Загальний обсяг капітальних інвестицій за видами економічної діяльності	У тому числі у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності	За видами транспорту		
			наземний і трубопровідний	водний	авіаційний
2010	189061	19592	6771	179	617
2011	259932	25977	9051	149	853
2012	293692	32808	15144	117	775
2013	267728	18833	4601	133	540
2014	219420	15498	3916	205	410
2015	273116	18704	8120	303	648
2016	359216	25107	15931	234	616

Складено за даними: [15, с. 363, 364; 21]

Таблиця 10
Обсяг капітальних інвестицій у транспортній сфері України (у порівняних цінах)

(млн грн)

Роки	Загальний обсяг капітальних інвестицій у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності	За видами транспорту		
		наземний і трубопровідний	водний	авіаційний
2010	19592,0	6771,0	179,0	617,0
2011	22647,8	7918,6	87,9	716,2
2012	28454,5	9943,5	75,0	714,9
2013	33156,7	12076,1	168,4	767,0
2014	21465,4	6581,5	120,9	824,9
2015	20111,8	4871,0	234,3	389,2
2016	18570,3	8840,7	389,4	612,3

Складено за даними: [15, с. 363, 364; 22]

Обсяг капітальних інвестицій у розвиток водного транспорту у порівняних цінах зріс за 2010-2016 рр. на 117,5%, наземного і трубопровідного – на 30,6%, а авіаційного транспорту, навпаки, зменшився на 0,8% (табл. 10).

Як показує аналіз, обсяг прямих інвестицій з країн світу у підприємства України, які працюють

у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, знизився за 2011-2016 рр. на 8%, або з 1145,4 до 1054 млн дол. США. Частка цих інвестицій у загальному обсязі прямих інвестицій за всіма видами економічної діяльності становила в 2016 р. 2,8% (у 2010 р. – 2,3%) [14, с. 16].

У сучасних умовах спостерігається тенденція погіршення розвитку міжнародної логістичної діяльності в Україні за рахунок скорочення сальдо експортно-імпорتنих операцій при наданні транспортних послуг. Так за даними Державної служби статистики України, сальдо загального обсягу експортно-імпорتنих операцій при наданні транспортних послуг зменшилося за 2010-2016 рр. на 35,1% у результаті зниження сальдо послуг за різними видами транспорту: залізничного – на 70,6%; річкового – на 58,7; морського – на 52,3; авіаційного – на 28,5; трубопровідного – на 24,2; автомобільного – на 15,5%. Це відбувається через суттєве скорочення експорту транспортних послуг: за 2010-2016 рр. цей показник зменшився на 32,4%, у тому числі за видами транспорту: залізничного – на 62,3%; річкового – на 58,9; морського – на 46,4; авіаційного – на 25,3; трубопровідного – на 21,7; автомобільного – на 6,3% (табл. 11).

Отже, зазначені проблеми заважають динамічному розвитку транспортної інфраструктури в перспективі, тому доцільним є застосування публічно-приватного партнерства з метою поєднання коштів держави і приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів.

Практичний досвід реалізації пілотних проектів публічно-приватного партнерства в Україні існує. За даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, 16 проектів, що становить 8,6% від загальної кількості, реалізуються у будівництві та/або експлуатації автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури [23].

Однак, незважаючи на існування певного досвіду реалізації публічно-приватного партнер-

ства в транспортній інфраструктурі, основними чинниками, що стримують розвиток ППП, є фінансові, а саме:

- відсутність державних гарантій виконання зобов'язань щодо ППП на строк реалізації у зв'язку із однорічним бюджетним плануванням та щорічною зміною напрямів і пріоритетів фінансування бюджетних програм;
- недосконалість механізмів надання пільг приватному інвестору;
- недієвість компенсаційного механізму відшкодування різниці у тарифах;
- невизначеність методології надання державної підтримки в рамках реалізації публічно-приватного партнерства;
- недосконалість методики оцінки ефективності реалізації проектів публічно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі та методології оцінки і аналізу ризиків;
- наявність проблем при ліцензуванні та отриманні дозволів, землевідведенні, захисту прав власності інвесторів.

Для вирішення існуючих проблем недостатньо ефективного розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури доцільним є розробка та реалізація перспективних проектів на засадах публічно-приватного партнерства з урахуванням специфіки діяльності кожного виду транспорту (рис. 1). До таких проектів можна віднести: будівництво, реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг державного значення; впровадження технологій енергозбереження при перевезеннях залізничним транспортом; будівництво та реконструкція терміналів (перш за все контейнерних) у морських портах; модернізація засобів портової механізації; створення логістичних центрів у транспортних вузлах зі значними вантажопотоками; будівництво, реконструкція, ремонт та модернізація аеропортів та інші.

Висновки з проведеного дослідження. Отже, за результатами дослідження проаналізовано поточний стан та досліджено основні проблеми функціонування транспортної інфраструк-

Таблиця 11

Експорт-імпорт транспортних послуг в Україні

(млн дол. США)

Види транспорту	Експорт		Імпорт		Сальдо	
	2010	2016	2010	2016	2010	2016
Всього – транспортні послуги	7835,2	5300,5	1178,9	989,3	6645,3	4311,2
З них: послуги морського транспорту	1234,3	661,6	143,1	141,2	1091,2	520,4
річкового	72,7	29,9	1,2	0,4	71,5	29,5
авіаційного	1181,9	882,8	447,6	357,5	734,3	525,3
залізничного	1487,1	561,1	463,5	259,9	1023,6	301,2
автомобільного	254,0	237,9	108,5	114,9	145,5	123,0
трубопровідного	3357,7	2630,7	0,6	87,2	3357,1	2543,5

Складено за даними: [14, с. 37]

тури України. Виявлено негативну тенденцію розвитку транспортної інфраструктури. У зв'язку з цим, потребує вдосконалення законодавча база з питань розроблення та впровадження дієвих механізмів фінансування транспортної інфраструктури на основі доопрацювання Закону України «Про державно-приватне партнерство».

Встановлено, що реалізація пріоритетних напрямів розвитку транспортної інфраструктури потребує значного фінансування. Для залучення

приватного інвестора необхідно наступне: відшкодування витрат на проектування, будівництво, модернізацію; застосування механізмів державного кредитування; використання сучасних ринкових інструментів фінансування (цінних паперів тощо); зниження податкових ставок, звільнення від частини податків і зборів, відтермінування сплати окремих податків і зборів тощо; розробка пакета методичних документів щодо здійснення публічно-приватного партнерства.



Рис. 1. Перспективні проекти публічно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Індекс ефективності логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ekonomika.eizvestia.com/full/638-indeks-effektivnosti-logistiki-2016>.
2. Позиція України в рейтингу країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності 2016-2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analityka/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-1>.
3. Віхров М. Потяг у нікуди. Як Укрзалізниця гальмує розвиток країни / М. Віхров // Український тиждень. – 2017. – № 46(522). – Режим доступу: <http://tyzhden.ua/Politics/203972>.
4. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар; Нац. трансп. ун-т. – Київ: НТУ, 2014. – 333 с.
5. Двудіт З.П. Аутсорсинг та державно-приватне партнерство під час реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс] / З.П. Двудіт, С.М. Черевичний // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2013. – Вип. 23-24. – С. 123-129. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_23-24_20.
6. Безбах Н.В. Державно-приватне партнерство в реалізації проектів транспортної інфраструктури [Електронний ресурс] / Н.В. Безбах, В.В. Брагінський // Економіка та держава. – 2011. – № 8. – С. 115-118. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2011_8_34.
7. Ляшенко О. Імплементация державно-приватного партнерства у транспортну систему України [Електронний ресурс] / О. Ляшенко // Актуальні проблеми державного управління. – 2014. – Вип. 1. – С. 87-90. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ardyo_2014_1_27.
8. Пащенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць [Електронний ресурс] / Ю.Є. Пащенко, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – Вип. 49. – С. 74-79. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2015_49_14.
9. Кузьменко А.В. Засади розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту на основі державно-приватного партнерства [Електронний ресурс] / А.В. Кузьменко // Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка. – 2015. – Т. 20, Вип. 2(1). – С. 37-41. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2015_20_2_1_9.
10. Вдовенко Ю.С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: монографія / Ю.С. Вдовенко. – Чернігів: ЧДТУ, 2009. – 198 с.
11. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті: монографія / С.М. Боняра [та ін.]; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. Петра Конашевича-Сагайдачного. – Київ: СІК ГРУП Україна, 2016. – 156 с.
12. Маркова І.В. Визначення функцій та розподіл ризиків державно-приватного партнерства на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / І.В. Маркова, О.М. Лук'янова, В.А. Волохов // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 164-168. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2013_42_9.
13. Бондар Н.М. Методичні підходи до обґрунтування доцільності реалізації проекту державно-приватного партнерства на транспорті [Електронний ресурс] / Н.М. Бондар // Вісник Національного транспортного університету. – 2011. – № 24(1). – С. 192-196. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2011_24_1_49.
14. Транспорт і зв'язок України в 2016 році: стат. зб. – К.: Держ. служба статистики України, 2017. – 175 с.
15. Статистичний щорічник України за 2016 рік. – К.: Держ. служба статистики України, 2017. – 611 с.
16. Транспорт і зв'язок України в 2010 році: стат. зб. – К.: Держ. служба статистики України, 2011. – 267 с.
17. Статистичний щорічник України за 2013 рік. – К.: Держ. служба статистики України, 2014. – 534 с.
18. Наявність і стан основних засобів за видами економічної діяльності за 2010-2016 роки [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
19. Вантажні перевезення за 2001-2016 роки [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
20. Транспорт (1980-2016 роки) [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
21. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2010-2016 роки [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
22. Індекси капітальних інвестицій за видами економічної діяльності за 2010-2016 роки (до відповідного періоду попереднього року) [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
23. Довідка щодо результатів здійснення ДПП (2016 рік) [Електронний ресурс] / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=ed00a2ba-480a-4979-84eb-d610a0827a8c&title=ZagalniiOgliad>.

REFERENCES:

1. Indeks efektyvnosti lohistyky [The index of logistics efficiency]. Available at: <http://ekonomika.eizvestia.com/full/638-indeks-effektivnosti-logistiki-2016>.
2. Pozyciia Ukrainy v reitynhu krain svitu za indeksom hlobalnoi konkurentospromozhnosti 2016-2017 [The position of Ukraine in the world ranking according to the index of global competitiveness]. Available at: <http://edclub.com.ua/analityka/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-1>.
3. Vikhrov M. (2017) Potiah u nikudy. Yak Ukrzaliznytsia halmuie rozvytok krainy [Train to nowhere. How Ukrzaliznytsya hinders the development

of the country]. *Ukrainskyi tyzhden*, 2017, no 46(522). Available at: <http://tyzhden.ua/Politics/203972>.

4. Bondar N.M. (2014) Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-privatnoho partnerstva [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership]. Kyiv: NTU, 2014. (in Ukrainian).

5. Dvulit Z.P., Cherevychnyi S.M. (2013) Outsorsinh ta derzhavno-privatne partnerstvo pid chas reformuvannya zaliznychnoho transportu [Outsourcing and public-private partnership in the reform of rail transport]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnologichnoho universytetu transportu*. Ser.: *Ekonomika i upravlinnia*, vol. 23-24, pp. 123-129. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_23-24_20.

6. Bezbakh N.V., Brahinskyi V.V. (2011) Derzhavno-privatne partnerstvo v realizatsii proektiv transportnoi infrastruktury [Public-private partnership in realization of transport infrastructure projects]. *Ekonomika ta derzhava*, no 8, pp. 115-118. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2011_8_34.

7. Liashenko O. (2014) Implementatsiia derzhavno-privatnoho partnerstva u transportnu systemu Ukrainy [Implementation of public-private partnership in the transport system of Ukraine]. *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia*, vol. 1, pp. 87-90. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdyo_2014_1_27.

8. Pashchenko Yu.Ye., Korin M.V. (2015) Derzhavno-privatne partnerstvo yak mekhanizm finansovoho zabezpechennia rozvytku transportnoi infrastruktury zaliznyts [Public-private partnership as a mechanism of financial support for the development of transport infrastructure of railways]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 49, pp. 74-79. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2015_49_14.

9. Kuzmenko A.V. (2015) Zasady rozvytku transportno-lohistychnoi infrastruktury zaliznychnoho transportu na osnovi derzhavno-privatnoho partnerstva [Principles of development of transport-logistic infrastructure of railway transport on the basis of public-private partnership]. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu*. Ser.: *Ekonomika*, vol. 2(1), no 20, pp. 37-41. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2015_20_2\(1\)_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2015_20_2(1)_9).

10. Vdovenko Yu.S. (2010) Pryvatno-derzhavne partnerstvo v avtodorozhni sferi [Private-public partnership in the road sector]. Chernihiv: ChDTU. (in Ukrainian).

11. Boniar S.M. et.al. (2016) Mekhanizm derzhavno-privatnoho partnerstva na transporti [The mechanism of public-private partnership in transport]. Kyiv: SIK HRUP Ukraine. (in Ukrainian).

12. Markova I.V., Lukianova O.M., Volokhov V.A. (2013) Vyznachennia funksi ta rozpodil ryzykiv derzhavno-privatnoho partnerstva na zaliznychnomu transporti [Identification of functions and risk sharing of public-private partnerships in rail transport].

Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, vol. 42, pp. 164-168. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2013_42_9.

13. Bondar N.M. (2011) Metodichni pidkhody do obgruntuvannia dotsilnosti realizatsii proektu derzhavno-privatnoho partnerstva na transporti [Methodical approaches to substantiation of expediency of realization of the project of public-private partnership on transport]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu*, no 24(1), pp. 192-196. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2011_24\(1\)_49](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2011_24(1)_49).

14. State Statistics Service of Ukraine (2017) Transport i zviazok Ukrainy v 2016 rotsi [Transport and communication of Ukraine in 2016]. Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo.

15. State Statistics Service of Ukraine (2017) Statystychnyi shchorichnyk Ukrainy za 2016 rik [Statistical Yearbook of Ukraine for 2016]. Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo.

16. State Statistics Service of Ukraine (2011) Transport i zviazok Ukrainy v 2010 rotsi [Transport and communication of Ukraine in 2010]. Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo.

17. State Statistics Service of Ukraine (2014) Statystychnyi shchorichnyk Ukrainy za 2013 rik [Statistical Yearbook of Ukraine for 2013]. Kyiv: Informatsiino-analitychne ahentstvo.

18. State Statistics Service of Ukraine (2017) Naiavnist i stan osnovnykh zasobiv za vydamy ekonomichnoi diialnosti za 2010-2016 roky [Availability and condition of fixed assets by types of economic activity for 2010-2016]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

19. State Statistics Service of Ukraine (2017) Vantazhni perevezennia za 2001-2016 roky [Freight transportations for 2001-2016]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

20. State Statistics Service of Ukraine (2017) Transport (1980-2016 roky) [Transport (1980-2016)]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

21. State Statistics Service of Ukraine (2017) Kapitalni investytsii za vydamy ekonomichnoi diialnosti za 2010-2016 roky [Capital investments by types of economic activity for 2010-2016]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

22. State Statistics Service of Ukraine (2017) Indeksy kapitalnykh investytsii za vydamy ekonomichnoi diialnosti za 2010-2016 roky (do vidpovidnoho periodu poperednoho roku) [Indices of capital investments by types of economic activity for 2010-2016 (to the corresponding period of the previous year)]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

23. Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine (2016) Dovidka shchodo rezultativ zdiisnennia DPP [Reference on the results of the PPP]. Available at: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=ed00a2ba-480a-4979-84eb-d610a0827a8c&title=ZagalniiOgliad>.

Petrova I.P.

Candidate of Economic Sciences,
Research Fellow at Department of Regulatory Policy
and Entrepreneurship Development Problems
Institute of Industrial Economics of the NAS of Ukraine

Trushkina N.V.

Master of Economics,
Researcher at Department of Problems of Perspective Development
of Fuel and Energy Complex
Institute of Industrial Economics of the NAS of Ukraine

ON THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN UKRAINE ON THE BASIS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

The article reveals problems and tendencies of the development of transport infrastructure in Ukraine on the basis of the analysis of the main indicators. The negative tendency of transport infrastructure development is revealed. The main reasons are the lack of funds for the restoration of fixed assets due to their underestimated value and insufficient level of depreciation charges, loss-making enterprises of transport infrastructure; limited funding from the state and local budgets; lack of effective logistics organization as a result of the low quality and efficiency of cargo transportation.

The prospective projects for the development of transport infrastructure on the basis of public-private partnership according to types of transport are defined: construction, reconstruction, and major repair of highways of state importance; introduction of energy saving technologies in rail transportation; construction and reconstruction of terminals (especially containers) in seaports; modernization of port mechanization facilities; creation of logistics centres in transport nodes with significant traffic flows; construction, reconstruction, repair, and modernization of airports and others.

It is established that realization of priority directions of development of transport infrastructure requires significant financing. In this regard, the legislative framework for the development and implementation of effective mechanisms for financing transport infrastructure, based on the revision of the Law of Ukraine "On Public-Private Partnership", needs to be improved. To attract a private investor, you need the following: reimbursement of the cost of design, construction, modernization; application of mechanisms of state lending; use of modern market instruments of financing (securities, etc.); reduction of tax rates, exemption from part of taxes and fees, delays in payment of individual taxes and fees, etc. ; development of a package of methodological documents on the implementation of public-private partnership.