

УДК 338.23

## ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК МЕХАНІЗМ ПОДОЛАННЯ КРИЗИ В ШЛЯХО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

**В. П. Федорчук**

студентка 4 курсу, група ЕП-41інт, навчально-науковий інститут економіки та менеджменту  
Науковий керівник – ст. викладач Т. І. Якимчук

*Національний університет водного господарства та природокористування,  
м. Рівне, Україна*

**Подолання кризи в шляхо-експлуатаційній галузі України шляхом налагодження різнопланової взаємодії між приватним сектором і державою.**

**Ключові слова:** шляхо-експлуатаційне управління, основні фонди, модернізація галузі, інновації.

**Преодоление кризиса в дорожно-эксплуатационной области Украины путем налаживания разнопланового взаимодействия между частным сектором и государством.**

**Ключевые слова:** дорожно-эксплуатационное управление, основные фонды, модернизация отрасли, инновации.

**Overcoming the crisis in a way - Ukraine operating field by establishing diverse cooperation between the private sector and the state.**

**Keywords:** road-maintenance management, fixed assets, modernization of industry innovation.

Світовий досвід свідчить, що в умовах ринкової економіки окреме існування держави та бізнесу неможливе. Це особливо актуально в тих сферах економіки, які потребують негайної модернізації. У сучасних умовах держава об'єктивно не спроможна самотужки модернізувати відсталі галузі економіки, такі як енергетика, житлово-комунальне господарство, транспортна сфера тощо. Особливо гостро ця проблема постає перед шляхо-експлуатаційною галуззю. Технічний стан більшості доріг в Україні не відповідає не тільки міжнародним, але й вітчизняним стандартам. Останнім часом ця проблема набула значного соціального резонансу через різке погіршення стану шляхів [1, с. 66].

Крім того, згідно зі Світовим рейтингом конкурентоспроможності економік, який щорічно оголошується на Всесвітньому економічному форумі в Давосі, у 2012 році Україна посіла 144-те місце зі 148-ми держав за якістю автомобільних доріг. Варто зазначити, що стосовно стану інших об'єктів транспортної інфраструктури спостерігається дещо краща ситуація. Складність прискорення процесів модернізації шляхо-експлуатаційної галузі в Україні полягає в тому, що більшість її основних засобів мають високий рівень зносу і є морально застарілими, а загальний стан доріг не відповідає європейським стандартам. Реалізація великих інноваційних проєктів є реальним шляхом подолання кризи в цій галузі, єдиним на сьогодні засобом підвищення ефективності діяльності її підприємств.

Тому, розв'язання проблеми модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури країни вимагає залучення значних інвестиційних ресурсів та їх спрямування в інноваційні проєкти, що потребує спільних зусиль держави та бізнесу. У той же час реалізація масштабних інноваційних проєктів неможлива без взаємодії держави та бізнесу. Цього можна досягти шляхом реалізації механізму державно-приватного партнерства (ДПП). Світовий досвід показує, що саме цей механізм дозволяє оптимально об'єднати наявні

ресурси з відповідним розподілом ризиків інвестування й досягти ефекту синергії при реалізації спільних інноваційно-інвестиційних проектів [4, с.59].

Проблема реформування й реорганізації дорожнього господарства України розглядається в роботах таких вітчизняних науковців, як Ю. Ставничий, М. Немчинов, Н. Бондар, П. Ставицький та інші. У своїх роботах учені наголошують, зокрема, на необхідності використання світового досвіду в цій сфері й важливості розроблення комплексної програми з порятунку галузі.

На сьогоднішній день схема функціонування шляхо-експлуатаційної галузі в Україні має достатньо складну (трирівневу) організаційно-економічну структуру. Загальне фінансування ремонту доріг здійснюється з коштів Дорожнього фонду Державного бюджету України. Проте, як показує практика, цих коштів недостатньо для підтримання належного стану дорожнього господарства. Отже, уряд змушений виділяти дотації із Загального фонду Державного бюджету України на потреби галузі. Відповідно ці кошти акумулюються в ДАК «Автомобільні дороги України» з наступним розподілом між регіональними відділеннями (облавтодорами) з урахуванням регіональних особливостей стану доріг та запланованого обсягу ремонту. На рівні облавтодорів частина коштів використовується на ремонт доріг в обласних центрах, а решта перерозподіляється між його районними філіями (райавтодорами).

Ключовими напрямками інноваційної діяльності підприємств шляхо-експлуатаційної галузі є: впровадження інноваційних технологій на підприємстві (зокрема, впровадження більш ефективної технології ремонту дорожнього покриття); використання нових, більш ефективних та дешевих матеріалів; автоматизація бізнес - процесів на основі систем автоматизованого обліку. Крім цього, як показує практика, ефективність використання трудових ресурсів на підприємствах шляхо-експлуатаційної галузі є дуже низькою при тому, що рівень оплати праці на підприємствах, як правило, є достатньо високим порівняно з іншими галузями господарства. Основною причиною цього є низький рівень мотивації працівників, що потребує впровадження додаткових методів стимулювання працівників (матеріальної та нематеріальної мотивації). Підвищення мотивації працівників в умовах переходу підприємств галузі на самофінансування за рахунок раціонального використання наявних матеріально-технічних ресурсів є обов'язковим під час реалізації інноваційних проектів на підприємстві [2, с.78].

Комунальне Рівненське ШЕУ автодоріг є комплексною організацією з великим досвідом по виконанню робіт з ремонту та утриманню в належному санітарному і проїжджому стані автомобільних доріг, штучних споруд на них, мереж зливної каналізації, а також виконує ремонти асфальтобетонних покриттів для інших замовників.

Таблиця 1

Об'єкти які обслуговує РШЕУ

Об'єкти	Періоди		Відхилення
	2011	2014	
Загальна протяжність вулиць, км	300,5	305,0	4,5
Транспортні споруди, шт.	18	19	1
Мережа зливної каналізації	29,9	29,9	-

Спостерігаємо збільшення загальної протяжності вулиць на 4,5 км, причиною цього стало розширення будівництва приватного сектора, також було добудовано підземний перехід.

Основні види робіт Рівненського шляхо-експлуатаційного управління відобразимо в табл. 2.

Вартість капітального ремонту доріг, майданів, шляхопроводів збільшилась на значну суму у розмірі 3034,1 тис. грн. що показує позитивну сторону діяльності підприємства і

благоустрій міста. Проте на суму 137,3 тис. грн. зменшилося виконання поточного ремонту доріг, майданів, шляхопроводів, сприяло цьому збільшення капітального ремонту.

Таблиця 2

Напрямки діяльності підприємства, тис. грн.

Види робіт	Періоди		Відхилення 2014-2011
	2011	2014	
1. Поточний ремонт доріг, майданів, шляхопроводів	4349,7	4212,4	-137,3
2. Капітальний ремонт доріг, майданів, шляхопроводів	4091,5	7125,6	3034,1
3. Роботи по забезпеченню санітарного стану і нормального руху автотранспорту, а саме	16167,8	16653,9	486,1
- по ручному підмітанню вулиць, майданів, підземних переходів та вивезенню сміття, снігу;	9885,0	10262,2	377,2
- по механізованому підмітанню;	588,8	630,7	41,9
- по механізованому прибиранню бруду, снігу та його вивезенню;	859,9	682,0	-177,9
- по механізованому та ручному чищенню мереж зливної каналізації.	954,5	1084,4	129,9
Разом:	24609,0	27991,9	3382,9

Якість відремонтованих вулиць відповідає державним стандартам і нормам враховуючи те, що а\б покриття влаштувалося, в основному укладачами а\б суміші, а також, як показала практика в зв'язку з тим, що технологічно правильно проводилася підготовка основи під укладання а\б суміші завдяки притіненню асфальтофрези «Wirgen 2000».

Виконувальні підприємством вищезгадані роботи є конкурентоздатними завдяки тому, що вартість а\б суміші, яка виготовляється на АБЗ підприємства становила в середньому у 2014 році 830,00 грн. з ПДВ є найнижчою в регіоні, що дає можливість виконати більші об'єми робіт по ремонту доріг.

Основною проблемою покращення умов роботи підприємства є використання основних виробничих фондів.

Подолання негараздів в шляхо-експлуатаційній галузі – комплексна проблема. Передумови сучасного критичного стану дорожнього господарства в Україні закладалися протягом тривалого часу, тому ця проблема потребує розроблення комплексної цільової програми її подолання. Зважаючи на загальну низьку ефективність діяльності державних підприємств шляхо-експлуатаційної галузі, така програма має містити не тільки макроекономічні, але й мікроекономічні заходи. Реалізація запропонованої авторами моделі подолання кризових явищ у шляхо-експлуатаційній галузі шляхом упровадження державно-приватного партнерства дозволить: поступово поліпшити технічний стан автомобільних доріг в Україні; збільшити надходження до державного бюджету за рахунок концесійних платежів; підвищити ефективність функціонування підприємств галузі. Однак запропоновану модель може бути реалізовано лише за умови налагодження тісної взаємодії між державою та бізнесом, що також зацікавлений у поліпшенні стану дорожньої інфраструктури в Україні. Механізм державно-приватного партнерства дозволить найбільш ефективно поєднати суспільні ресурси для поліпшення стану дорожньо-експлуатаційної галузі в Україні [3, с. 237].

1. Варнавський В. Г. Ін-т світової економіки і міжнар. відносин. - М . : Наука, 2009. - 315 с.
2. Канова О. А. Основні аспекти державно-приватного партнерства / О. А. Канова // Управління розвитком. – 2011. – № 21 (118). – С. 265.
3. Сосна С. Концесійні угоди: теорія і практика / С. Сосна. - М . : Нестор, 2009.
4. Тараненко І. В. Державно-приватне партнерство в інноваційній сфері: світовий досвід та перспективи розвитку в Україні / І. В. Тараненко, О. В. Охінько // Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2011. № 1 (4).