

УКРАЇНА ТА ЇЇ РЕГІОНИ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ГЛОБАЛІЗОВАНОЇ СИСТЕМИ

УДК 332

*І. В. Заблодська**
*І. А. Хорошилова***
*А. С. Алексєєв****

ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ КРАЇН СВІТУ

У статті досліджено особливості розвитку транспортних систем країн світу. Визначено, що розвиток регіональних транспортних систем залежить від інфраструктурного забезпечення, яке передбачає застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу. Досліджено сутність та моделі державно-приватного партнерства, кількість проектів та обсяги інвестицій у проекти державно-приватного партнерства за регіоном і типом взаємодії у транспортній галузі. Визначено передумови розвитку державно-приватного партнерства.

Ключові слова: регіональна транспортна система, інфраструктура, державно-приватне партнерство, розвиток.

В статье исследованы особенности развития транспортных систем стран мира. Определено, что развитие региональных транспортных систем зависит от инфраструктурного обеспечения, которое предусматривает применение различных форм партнерства государства и частного бизнеса. Изучена сущность и модели государственно-частного партнерства, количество проектов и объемы инвестиций в проекты государственно-частного партнерства по региону и типу взаимодействия в транспортной отрасли. Определены условия развития государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: региональная транспортная система, инфраструктура, государственно-частное партнерство, развитие.

In the article the features of the transport systems development of different world countries are explored. It is certain, that the development of the regional transport systems relies on the infrastructural providing which foresees application of different forms of the state and private partnership business. Essence and models of state-private partnership, amount of projects and volumes of investments are explored in the projects of state-private partnership after a region and co-operation type in the transport industry. The row of development pre-conditions of state-private partnership is certain.

Keywords: regional transport system, infrastructure, state-private partnership, development.

Постановка проблеми. Транспортна система світу складається з декількох регіональних транспортних систем, яка охоплює територію декілька країн світу, що мають неоднорідну щільність. Густота транспортної мережі в більшості розвинених країн становить 50–60 км на 100 км² території, в той час як в країнах що розвиваються — це 5–10 км. Участь різних видів транспорту у світовому обігу також не однакова: у вантажообігу переважає морський транспорт, в пасажирообігу — автомобільний, але транспортна система завжди була та залишається однією з найяскравіших характеристик щодо рівня розвитку певного регіону.

Аналіз останніх досліджень. Питання, пов'язані з дослідженнями досвіду розвитку регіональних транспортних систем та якості транспортного обслуговування розглядаються в працях закордонних і вітчизняних вчених: Д. Мачерет, А. Ришков, М. Воронцова, М. Кармен [1–2]. Крім цього також важливою проблемою є питання пов'язані із розвитком транспортної інфраструктури, дослідженнями якої займались В. Г. Галабурда, В. А. Персіанов, А. А. Тімошін, П. Ф. Горбачев, І. А. Дмитрієв, В. Л. Дикань, В. В. Доєнін, Є. А. Сафронов та ін. [3–7]. Особливо слід зазначити суттєві здобутки

* Заблодська І. В. — д-р екон. наук, професор, директор Луганської філії Інституту економіко-правових досліджень НАН України.

** Хорошилова І. А. — здобувач Луганської філії Інституту економіко-правових досліджень НАН України.

*** Алексєєв А. С. — аспірант Луганської філії Інституту економіко-правових досліджень НАН України.

Тут і далі зіркою позначені посади, наукові ступені й вчені звання авторів.

за результатами наукових досліджень, які отримав Бондар Н. М. [9]

Метою статті є дослідження та узагальнення світового досвіду розвитку регіональних транспортних систем та її інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. За ступенем розвитку регіональні транспортні системи можна розділити на два класи, а саме: транспортні системи розвинених країн світу: на ці регіони припадає 75 % загальної довжини транспортної мережі, світового вантажо- та пасажиробороту, характерна висока густота транспортної мережі; транспортні системи країн що розвиваються: для цих регіонів транспорт значно відстає у своєму розвитку, це як правило, моно транспортні системи, тобто коли розвинені один або два види транспорту.

Регіональна транспортна система Північної Америки досягла найбільш високого рівня. На її долю припадає близько 30 % загальної довжини всіх шляхів сполучення світу, а за деякими видами (трубопровідного, автомобільного) частка ця ще вище. Основу магістральної мережі Північної Америки утворюють широтні трансконтинентальні лінії залізниць і автомобільних доріг. Глибинним 1000-кілометровим «введенням» у внутрішні райони материка служить система р. Св. Лаврентія і Великих озер. Але основні річкові шляхи, так само як і густа трубопровідна мережа, мають переважно меридіональні або діагональні напрямки.

Системі Північної Америки поступається транспортна система Західної Європи за багатьма показниками, і перш за все по дальності перевезень, але зате набагато перевершує її за густотою мережі і частотою руху. Значну частину залізниць складають двоколіїні магістралі. Найбільш вантажнонапружені з них електрифіковані. З кінця 50-х до початку 70-х років відбувалося скорочення залізничної мережі у більшості європейських країн. У Великобританії її довжина зменшилася вдвічі, одночасно ростуть швидкості руху. За абсолютними розмірами автомобільного парку і рівню моторизації, довжині вдосконалених автодоріг Західна Європа дещо поступається транспортній системі Північної Америки, зокрема транспортній системі США. У деяких країнах досить велику роль продовжує грати річковий транспорт, перспективи якого багато в чому пов'язані з проектом створення транс'європейських водних магістралей, і в першу чергу з'єднанням систем Рейну і Дунаю.

Провідна роль у зовнішній торгівлі Західної Європи належить морському транспорту. Швидке збільшення імпорту нафти, широке використання супертанкерів привели до необхідності реконструювати багато морських портів. Інтенсивний

розвиток західноєвропейського трубопровідного транспорту пов'язан також з зростаючим імпортом нафти. Нитки нафтопроводів простяглися в глибинні райони спочатку від портів власне Атлантичного океану і Північного моря (Роттердама, Гавра, Вільгельмсхафена), а потім і від середземноморських (Марселя, Генуї, Трієста). Їх сумарна пропускна здатність постійно зростає та вимірювана вже сотнями мільйонів тонн на рік. До нафтопроводів, що йдуть з Нідерландів додається ціла мережа газопроводів. В Західній Європі великий розвиток отримав і повітряний транспорт, який (на відміну від США) обслуговує головним чином міжнародні сполучення.

Для транспортних систем Латинської Америки характерні дуже різкі відмінності в рівнях розвитку. Більш високого рівня досяг транспорт в Аргентині, Бразилії та Мексиці, але і він відрізняється багатьма рисами відсталості. Отже, транспортна мережа Бразилії має характерну деревоподібну будову, пов'язуючи глибинні райони країни плантаційного сільського господарства і видобутку корисних копалин з портами вивезення сировини і продовольства. Така конфігурація транспортної мережі відповідає потребам іноземних монополій у вивезенні сировини.

В Південній і Північній Африці найбільш високого рівня розвитку досяг транспорт, найменшого рівня у Західній і Центральній. У багатьох країнах цього регіону основою транспортної мережі служать річки, залізниць дуже мало або немає зовсім, наприклад в Нігері, Чаді, Центральноафриканській Імперії, Руанді, Бурунді. Якщо ж вони є, то мають часто вузьку колію, паровозну тягу і слабо пов'язують країни одну з одною.

Найнижча в світі транспортна рухливість населення в Африці — менше 300 км поїздок на одного жителя в рік. Частка всього континенту в повітряних перевезеннях країн, що розвиваються, становить 2,5 %, тобто вона дорівнює частці ФРН чи Італії. Тільки останнім часом деякі африканські держави отримали можливість розвивати транспорт в інтересах свого господарства, якщо завоювали незалежність. Будуються трансконтинентальні трубопроводи, вдосконалюється дорожня мережа, вибудовує Транссахарська дорога.

По конфігурації і густоті мережі, переважання тяги тепловоза на залізницях, насиченості автомобілями, транспортна система Австралії нагадує систему Північної Америки. Поряд з цим для неї характерна різноколіїність залізниць. Автомобільний транспорт відіграє велику роль у внутрішніх перевезеннях, тоді як зовнішні обслуговуються морським флотом і авіацією.

Проведені дослідження транспортних систем країн світу свідчать, що їх розвитку залежить від

розвитку транспортної інфраструктури. Відомий вчений та професор економіки Гарвардського університету — Кеннет Рогофф, стверджує, що слабкий розвиток транспортної інфраструктури є одним з найважливіших показників рецесії в регіональній економіці [2]. Без відповідної інфраструктури транспортної системи регіональна економіка не може реалізувати потенціал економічного розвитку.

Самостійне вирішення цього питання державними структурами та органами місцевого самоврядування, є складною задачею. Наприклад найбільша економіка світу — США, за дослідженням інституту Маккінзі [8] потребує інвестицій у транспортну інфраструктуру в 2015 р., у розмірі 485 млрд. дол, в той час як у державному бюджеті на 2015 р. передбачені витрати на розвиток інфраструктури у розмірі 302 млрд. дол. [3], тобто лише 62 % від потрібної суми. Слід припустити, що економіки країн, які розвиваються, можуть забезпечити фінансування розвитку інфраструктури, у менших об'ємах, ніж США.

Науковцями на протязі останніх двадцяти років вже не раз зазначалось, що держава принципово не є ефективним інститутом реалізації проектів. У провідних країнах світу вже давно використовується такий інструмент, як державно-приватне партнерство, що зарекомендувало себе як ефективний засіб реалізації складних інфраструктурних проектів у тому числі і у сфері транспорту.

Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так й країн, що розвиваються, свідчить про зростання активності застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях. Особливий інтерес до цієї практики спостерігається у пострадянських країнах. Це пояснюється багатьма прикладами успішного вирішення проблем не тільки у галузях інфраструктури (транспорті, житлово-комунальному господарстві, медицині, освіті тощо), а й в стратегічних сферах, що раніше перебували виключно у державній монополії (наприклад, військові та космічні розробки). У західній практиці така взаємодія держави та при-

ватного бізнесу отримала назву Public-Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства (ДПП).

Сучасне державно-приватне партнерство являє собою складне явище, що охоплює все більше нових сфер соціальної та економічної активності. Відбувається формування економічних, політико-правових та соціальних відносин між державою та бізнесом на всіх рівнях: від центрального до муніципального. Вже на муніципальному рівні на рівноправних засадах у таких відносинах приймають участь інститути громадянського суспільства та місцевого самоврядування. Предметом державно-приватного партнерства є розвиток, використання та управління державною та муніципальною власністю.

Слід зазначити, що сьогодні серед науковців та практиків не існує єдиного погляду на сутність державно-приватного партнерства. Так, одні фахівці розглядають ДПП як форму непрямої приватизації, насамперед, через те, що досвід країн з розвинутими ринковими відносинами часто свідчать про перерозподіл повноважень між державою та приватним бізнесом з передачею останньому широких повноважень, пов'язаних з володінням, експлуатацією, будівництвом та фінансуванням об'єктів суспільного значення [9].

Інші науковці вбачають у ДПП особливу, повноцінну форму заміни приватизації державних об'єктів, яка дає змогу, з одного боку — реалізувати потенціал підприємницької ініціативи приватного капіталу, а з іншого — зберегти контрольні функції держави у суспільно значущих секторах економіки. При цьому держава залишається власником об'єктів, залучаючи до вирішення багатьох завдань приватний капітал. Тобто державно-приватне партнерство може розглядатися виключно як форма оптимізації виконання та надання суспільству публічних благ. Незважаючи на відмінне бачення державно-приватного партнерства вітчизняними та зарубіжними фахівцями можна виокремити низку основних спільних рис у розумінні державно-приватне партнерство, рис. 1.

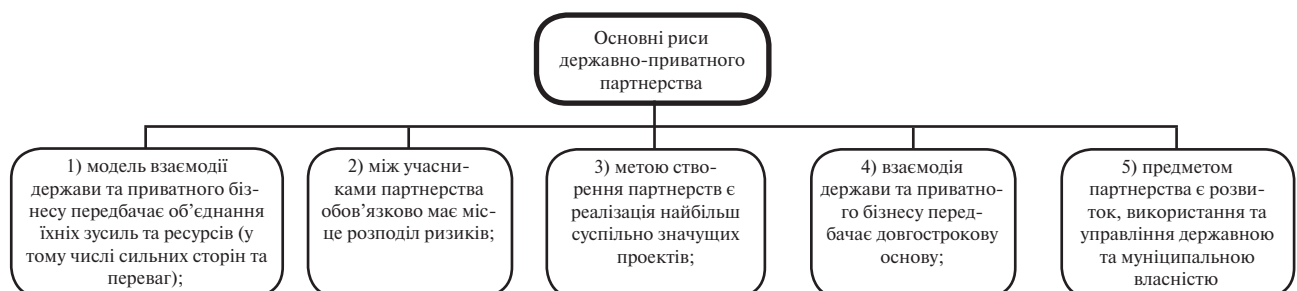


Рис. 1. Спільні риси у розумінні сутності державно-приватне партнерство

Участь приватного бізнесу у таких проектах передбачає необхідність проведення суттєвих інституціональних змін всередині системи відносин «влада (держава) — бізнес». Зокрема розширення участі приватного бізнесу у виконанні деяких економічних, управлінських, а іноді, й організаційних функцій. В той же час важливо забезпечити роль держави не тільки як основного регулятора взаємодій з бізнесом, а й як представника та захисника інтересів та потреб суспільства. В західній юридичній практиці така участь держави в житті суспільства регулюється публічним правом.

Отже, під державно-приватним партнерством можна розуміти будь-які форми взаємодії держави та приватного капіталу, що передбачають передачу з боку держави певних повноважень з проектування, будівництва, управління та фінансування (для нових об'єктів) приватному бізнесу на основі укладених типових контрактів (договорів) [9].

Однією з основних світових тенденцій у розвитку транспорту є залучення державою приватного бізнесу, яке відбувається у найрізноманітніших формах: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури.

Успішними прикладами державно-приватного партнерства стали проекти у сфері залізничного транспорту: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія — Швеція). Із застосуванням механізму державно-приватного партнерства були закінчені й такі складні проекти, як Євротунель під проливом Ла-Манш, Сіднейський портовий тунель, міст Конфедерації у Канаді, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві, Центральний парк в Нью-Йорку, окремі гілки метрополітену у Лондоні та інші.

Аналіз практики участі приватного бізнесу у транспортній галузі, дав змогу виокремити запропоновані цією структурою чотири типи взаємодії приватного капіталу та держави у проектах державно-приватного партнерства:

1. Контракти на управління та договори лізингу (оренди). Приватний бізнес бере на себе управління державним підприємством на певний термін. В той же час право власності та основні інвестиційні рішення залишаються у держави. В таких контрактах важливо чітко визначити, хто саме несе відповідальність за реконструкцію та поточне технічне обслуговування, основні роботи і ремонт, що повинні розглядатися як інвестиції. У деяких випадках може виникнути потреба у значних капітальних витратах, які буде нести

приватний бізнес, що робить такі договори схожими на договори концесії. Розрізняють два підкласи контракту на управління: а) контракт на управління об'єктом. Держава передає приватному оператору об'єкт для управління. При цьому операційний ризик залишається за державою; б) договір оренди (лізингу). Держава надає приватному оператору на платній основі активи. Всі операційні ризики у цьому випадку приймає на себе приватний оператор.

2. Концесії (або контракти на управління та експлуатацію, що передбачають великі приватні капітальні витрати). Приватний бізнес бере на себе управління державним об'єктом протягом певного періоду, що супроводжується значним ризиком його інвестицій.

3. Нові проекти. Приватний бізнес або спільне державно-приватне підприємство будує «з нуля» та експлуатує новий об'єкт протягом періоду, зазначеного у контракті. В кінці терміну контракту концесії об'єкт може бути повернений державі.

4. Продаж активів. Приватний бізнес купує у держави частку акцій у державному підприємстві через продаж активів, на основі публічного розміщення акцій, або через програму приватизації. При цьому можна виокремити два типи продажу активів: а) приватизація. Уряд (місцеві територіальні громади) продають 100 % акцій компанії, що перебуває в їхній власності приватним юридичним особам (операторам, інституціональним інвесторам тощо); б) частковий продаж. Уряд (місцеві територіальні громади) продають частину акцій компаній, що перебувають в їхній власності приватним юридичним особам (операторам, інституціональним інвесторам). Приватна частка не завжди передбачає управління об'єктом приватним співвласником.

Залежно від характеру поставлених завдань, які планують вирішити органи виконавчої влади та місцевого самоврядування за допомогою механізмів державно-приватного партнерства, розрізняють організаційні моделі, моделі фінансування та кооперації.

Організаційні моделі не передбачають суттєвого вторгнення у відносини власності. Співпраця державного (місцевого) та приватного партнерів відбувається шляхом залучення третіх організацій, переуступання окремих функцій та контрактних зобов'язань, використання можливостей передачі об'єктів у зовнішнє управління. До організаційної моделі відносять найбільш розповсюджений в теперішній час тип державно-приватного партнерства — концесії.

Моделі фінансування включають такі форми, як комерційний найм, оренду, усі види лізин-

гу, попереднє та інтегроване проектне фінансування.

Моделі кооперації являють собою будь-які можливі форми та методи об'єднання зусиль низки партнерів, які відповідають за окремі стадії загального процесу створення нової споживчої вартості як публічного блага. Часто така кооперація вимагає організації складних, у тому числі холдингових структур для спорудження об'єктів та їх експлуатації, особливо у сфері виробничої та соціальної інфраструктури.

Слід зазначити, що форми (моделі) державно-приватного партнерства з точки зору методів, які застосовуються до їх розробки та реалізації, можуть розглядатись як розвиток класичних методів та процедур проектного управління та фінансування. Однак проекти державно-приватного партнерства мають певні особливості, що обумовлюють необхідність додаткових вимог до управління і фінансування таких проектів.

Загальними рисами моделей проектного управління й фінансування та моделями проектів державно-приватного партнерства є: наявність проекту, призначення, структура та реалізація якого мають унікальний характер; створення самостійної проектною компанією, яка, як правило, має в своєму розпорядженні автономні ресурси і є інституціональною основою реалізації проекту; виплата процентів та погашення суми боргу за рахунок генерованих проектом майбутніх грошових потоків. Це означає, що для капіталомістких проектів необхідним є розробка особливої концепції фінансування, що орієнтована на досить тривалий термін. В той же час генерування доходів оператора у проектах ДПП може відбуватись й іншим чином: шляхом надходжень від держави у вигляді компенсаційних виплат протягом терміну, обумовленому у контракті; аналіз чутливості майбутніх грошових потоків до суттєвих факторів та ризиків, а також виявлення критичних факторів успіху; виявлення сфер ризику, їх оцінка та розподіл між партнерами (учасниками) проекту; складання договору, що забезпечує безперешкодну реалізацію проекту в якості головної мети всіх його учасників; створення проектною компанією, що дає головній компанії можливість використання позабалансових зобов'язань, що опосередковують й інші види діяльності; чітке визначення меж відповідальності та зобов'язань партнерів. На практиці проекти можуть фінансуватись за рахунок кредитів з правом повного або обмеженого регресу на всі активи позичальника. У цьому випадку договір надає кредитору можливість отримати від інвесторів (акціонерів) кошти, надані у вигляді кредиту, у повному або обмеженому обсязі за рахунок всіх активів позичальника. При

фінансуванні без права регресу подібна можливість виключається. За проектного фінансування для проектів ДПП найбільш часто надаються кредити з правом обмеженого регресу.

На сьогоднішній день у країнах, де розвиток транспортної системи потребує додаткових інвестицій та більшого залучення приватного сектору, впровадження проектів ДПП здійснюється за підтримки Світового Банку, який відстежує статистику реалізації таких проектів і дозволяє зробити певні висновки щодо успішності їх імплементації. За останні 20 років проекти ДПП у сфері розвитку транспортних систем було реалізовано у 86 країнах світу. Загальна кількість таких проектів складає майже півтори тисячі.

У таблицях 1 наведено інформацію про кількість проектів та загальну суму інвестованого капіталу за типами взаємодій держави і приватного бізнесу у транспортній галузі за певними регіонами світу та проекти, що були зупинені або визнані такими, що зазнали невдач.

У таблиці 1 аббревіатура KPDPP — це кількість проектів ДПП за регіоном і типом взаємодії у транспортній галузі (1990–2012 роки), а VIPDPP — це обсяги інвестицій у проекти ДПП за регіоном і типом взаємодії у транспортній галузі (млн. доларів США) за той же час. Найбільш активно залучення приватного бізнесу у галузь транспорту відбувається у країнах Латинської Америки та Карибського басейну. На цей регіон припадає 35 % усіх проектів ДПП, що були укладені за період 1990–2012 роки. Друге місце посідає Східна Азія і Тихоокеанський регіон (частка таких проектів становить 26 %). На третьому місці — Південна Азія — 25 % від загальної кількості всіх проектів. Так само здійснився розподіл місць за регіонами стосовно обсягів інвестицій, спрямованих на реалізацію ДПП у транспортній галузі. Щодо різновидів ДПП, то згідно їх структури, найбільш розповсюдженими є концесії (майже 59 % від загальної кількості всіх проектів, реалізованих протягом 1990–2012 рр.).

Не всі проекти державно-приватного партнерства були успішними. Через недосконале інституціональне середовище, недоліки, що мали місце під час розробки проектів (технічні помилки, неправильне визначення майбутнього попиту, недооцінка ризиків тощо), перевищення реальної вартості проекту над його розрахунковою вартістю під час його реалізації низка проектів була зупинена або визнана такою, що зазнала невдачі. Як свідчать дані таблиці 1, кількість невдалих проектів у транспортну галузь є більшою у країнах Африки. Загальна сума втрачених у цих країнах інвестицій, пов'язаних з невдалими проектами, становить 18744 млн. доларів США, або

Таблиця 1

Інформація про кількість проектів та загальну суму інвестицій за типами взаємодії держави і приватного бізнесу у транспортній галузі за певними регіонами світу [9]

Регіон	Концесії		Продаж активів		Нові проекти		Контракти управління та оренди		Усього		Проекти, що були зупинені або визнані такими, що зазнали невдач	
	VIPDPP	KPDPP	VIPDPP	KPDPP	VIPDPP	KPDPP	VIPDPP	KPDPP	VIPDPP	KPDPP	Кількість проектів	Обсяг інвестицій, млн. дол. США
Східна Азія і Тихоокеанський регіон	147142	120	11467	40	48381	175	1	6	74590	341	22	8434
Європа та Центральна Азія	7517	24	847	20	3888	16	4620	9	16872	69	37	9634
Латинська Америка та Карибський басейн	73708	301	254	8	22148	99	119	20	96229	428	2	340
Близький Схід і Північна Африка	2882	10	0	0	3433	14	164	7	6479	31	2	144
Південна Азія	17969	115	0	0	8536	72	0	6	26505	193	4	212
Африка на південь від Сахари	6506	34	169	3	4671	14	42	14	11389	85	67	18764
Разом	123325	624	12737	71	91057	390	4946	62	232065	1147	22	8434

91,8 % усього обсягу інвестицій у проекти, що зазнали невдачі у цілому. Частка невдалих проектів ДПП становить близько 5 % від їх загальної кількості, а відповідна сума втрачених інвестицій становить 5,6 % загальної суми інвестицій у галузь. У таблиці 2 представлена інформація стосовно розподілу кількості та обсягу фінансування проектів ДПП за певними видами транспорту.

Таблиця 2

Структура проектів ДПП та обсягів інвестицій за видами транспорту (1990–2012 рр.) [9]

Види транспорту	Проекти ДПП		Обсяг інвестицій у ПП	
	кількість	%	млн. дол. США	%
Аеропорти	132	11,5	49,347	13
Залізничні дороги	106	9,2	68,537	18
Автомобільні дороги	567	49,3	186,570	49,2
Морські порти	344	30	62,805	19,8
Разом	1149	100	367,259	100

Найбільша кількість проектів реалізується на потреби автодорожнього комплексу — на будівництво автодоріг. Трохи більше чверті всіх проектів присвячено будівництву або реконструкції морських портів. На третьому місці проекти по розбудові аеропортів. По іншому складається ситуація щодо розподілу інвестиційних ресурсів: тут також перше місце займають автодорожні проекти (51 % всіх інвестиційних коштів). Друге місце

за обсягами фінансування займають залізничні дороги (19 %) і тільки на третьому — проекти по розбудові морських портів (17 %).

Вивчення світового досвіду реалізації проектів державно-приватного партнерства є корисним для розробки та обґрунтування власної стратегії застосування державно-приватного партнерства у нашій країні. При цьому слід зазначити, що не існує ідеального єдиного варіанту. В кожній країні воно має свої відмітні риси, але модернізація транспортної системи нашої держави та її регіонів вимагає залучення в інфраструктурні проекти великого капіталу фінансових ресурсів, які повинні доповнюватись приватними інвестиціями в рамках державно-приватного партнерства, що є гнучким механізмом, який дозволяє максимально ефективно використовувати, з одного боку, наявні державні фінансові ресурси, а з іншого, залучити відсутні кошти, досвід та ресурси приватного підприємництва.

Узагальнення світового досвіду дозволить максимально ефективно реалізувати практику ДПП, як на державному так і на регіональному рівні та відкриє нові можливості для подальшого розвитку транспортних систем регіонів нашої держави.

Висновки. Дослідження досвіду розвитку транспортних систем країн світу довели, що найбільш високого рівня досягла транспортна система Північної Америки, а також свідчать, що на сучасному етапі розвиток транспортних систем залежать від розвитку транспортної інфраструктури, який передбачає використання різних

форм партнерства держави та приватного бізнесу у формі — держано-приватного партнерства. За останні 20 років проекти ДПП у сфері розвитку транспортних систем було реалізовано у 86 країнах світу. Найбільш активно залучення приватного бізнесу у галузь транспорту відбувається у країнах Латинської Америки та Карибського басейну. Опрацювання світового досвіду реалізації проектів державно-приватного партнерства є корисним для розробки та обґрунтування власної стратегії застосування державно-приватного партнерства у нашій країні задля модернізації транспортної системи країни та регіонів, які знаходяться на її території.

Література

1. Мачерет Д. А. Процессное управление при реализации услуг на рынке грузовых перевозок / Д. А. Мачерет, А. В. Рышков, М. Е. Воронцова // Экономика железных дорог. — 2007. — № 11. — С. 25–36.
2. This Time Is Different: Eight Centuries of Financial Folly / Carmen M. Reinhart, Kenneth Rogoff. — Princeton University Press, 2009. — 512 с.
3. Галабурда В. Г. Единая транспортная система : учеб. для вузов / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин и др. ; под ред. В. Г. Галабурды. — М. : Транспорт, 2001. — 303 с.
4. Горбачев П. Ф. Основы теории транспортных систем : учебное пособие / П. Ф. Горбачев, И. А. Дмитриев. — Харьков : Изд-во ХНАДУ, 2002. — 202 с.
5. Дикань В. Л. Повышение транзитности Украины через интеграцию в мировую транспортную систему / Дикань В. Л. // Вісник економіки транспорту і промисловості : збір. наук. праць. — Харків, УкрДАЗТ. — 2005. — № 910. — С. 13–18.
6. Доенин В. В. Основы абстрактной теории транспортных процессов и систем / В. В. Доенин. — М. : Издательство «Спутник+», 2011. — 348 с.
7. Сафронов Э. А. Транспортные системы городов и регионов : учебное пособие / Э. А. Сафронов. — М. : Издательство АСВ, 2005. — 272 с.
8. Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year // McKinsey Global Institute, 2013. — 100 p.
9. Бондар Н. М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс] / Ефективна економіка. — 2010. — № 6. — Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua>.
10. The World Bank Group. Private Participation in infrastructure Projects Database [Електронний ресурс] — Режим доступу : http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreSector.aspx?sectorID=3.

Поступила до редакції 25.08.14

© І. В. Заблудська, І. А. Хорошилова, А. С. Алексєєв, 2014