

Державний торговельно-економічний університет  
Кафедра публічного управління та адміністрування

## ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

### «МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ»

Студента 4 курсу 15 групи  
спеціальності 281 «Публічне  
управління та адміністрування»  
спеціалізації «Публічне  
управління та адміністрування»

\_\_\_\_\_

Білошицького  
Максима  
Миколайовича

Науковий керівник  
канд. екон. наук

\_\_\_\_\_

Ільїна Анастасія  
Олександрівна

Гарант освітньої програми  
канд. екон. наук,  
доцент

\_\_\_\_\_

Головня Юлія  
Ігорівна

Київ-2022

## Державний торговельно-економічний університет

Факультет економіки, менеджменту та психології

Кафедра публічного управління та адміністрування

Освітній ступінь: бакалавр

Спеціальність: публічне управління та адміністрування

Спеціалізація: публічне управління та адміністрування

Затверджую

Зав. кафедри

«01» грудня 2021 р.

### Завдання

на випускню кваліфікаційну роботу (проект)

студентові

Білошицькому Максиму Миколайовичу

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема випускної кваліфікаційної роботи (проекту): **«МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ»**

Затверджена наказом ректора від «26» листопада 2021 р. № 3884

2. Строк здачі студентом закінченого роботи (проекту): 05.06.2022

3. Цільова установка та вихідні дані до роботи (проекту)

*Мета роботи (проекту):* вивчення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України та з'ясування ключових напрямків економічного зростання у цій сфері

*Об'єкт дослідження:* процес здійснення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

*Предмет дослідження:* теоретико-методичні та прикладні основи політики розвитку механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

4. Зміст випускної кваліфікаційної роботи (проєкту) (перелік питань за кожним розділом):

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПРОБЛЕМ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

1.1. Загальна характеристика приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту»

1.2. Проблеми забезпечення діяльності приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» на засадах державно-приватного партнерства

РОЗДІЛ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

2.1. Основні напрями і завдання державного та приватного секторів щодо вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України

2.2. Шляхи забезпечення успішної реалізації проєктів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ДОДАТКИ

5. Календарний план виконання роботи (проєкту)

№ пор.	Назва етапів випускної кваліфікаційної роботи (проєкту)	Строк виконання етапів роботи	
		за планом	фактично
1	2	3	4
1	Визначення напрямку дослідження та затвердження теми випускної кваліфікаційної роботи	До 20.11.2021	20.11.2021
2	Складання плану та підготовка індивідуального завдання для виконання випускної кваліфікаційної роботи	До 05.01.2022	05.01.2022
3	Представлення на рецензування науковому керівнику рукопису першого розділу випускної кваліфікаційної роботи	До 20.03.2022	20.03.2022
4	Представлення на рецензування науковому керівнику рукопису другого розділу випускної кваліфікаційної роботи	До 20.04.2022	20.04.2022
5	Представлення закінченої випускної кваліфікаційної роботи	До 23.05.2022	23.05.2022
6	Підготовка письмового відгуку на випускну кваліфікаційну роботу	До 01.06.2022	01.06.2022

7	Проведення попереднього захисту випускних кваліфікаційних робіт	01-05. 06.2022	01-05. 06.2022
10	Вирішення питання про допуск випускної кваліфікаційної роботи до захисту	До 10.06.2022	До 10.06.2022
11	Направлення випускної кваліфікаційної роботи із зовнішньою рецензією у ЕК для захисту	За графіком	За графіком

6. Дата видачі завдання «01» грудня 2022 р.

7. Науковий керівник випускної кваліфікаційної роботи (проекту)

Льїна А.О.

*(прізвище, ініціали, підпис)*

8. Гарант освітньої програми Головня Ю.І.

*(прізвище, ініціали, підпис)*

9. Завдання прийняв до виконання студент Білошицький М.М.

*(прізвище, ініціали, підпис)*

10. Відгук наукового керівника випускної кваліфікаційної роботи (проекту):

Випускна кваліфікаційна робота написана на актуальну тему. Студент провів ґрунтовне дослідження сучасного стану та проблем механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України із визначенням його особливостей на прикладі Житомирської філії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (далі – ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»). Більш того, студент виділив проблеми забезпечення діяльності ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на засадах державно-приватного партнерства на основі аналізу системи промислового залізничного транспорту і порівняльної характеристики перевезень вантажів залізничним транспортом та середньої відстані відповідних перевезень протягом 2009-2021 років.

Разом з тим, студентом визначено основні напрями та завдання ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» щодо досягнення цілей розвитку державно-приватного партнерства, в основі чого було виділено ряд проблем, пов'язаних із забезпеченням ефективної організації роботи транспортно-дорожнього комплексу України, та сформульовано план діяльності Міністерства інфраструктури України щодо вирішення цих проблем до кінця 2022 року. Проведене студентом дослідження надало змогу сформулювати шляхи забезпечення успішної реалізації проектів державно-приватного партнерства з боку ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» із виокремленням кроків проведення реформування галузі залізничного транспорту.

Значною перевагою в роботі є те, що в процесі написання роботи студент спирався на різноманітні сайти, де обговорювались питання розвитку транспортної інфраструктури та проекти окремих нормативно-правових актів, намагаючись при цьому формулювати авторську позицію

стосовно вирішення тих чи інших завдань. Крім цього, під час написання роботи студент використовував матеріали за місцем проходження практики, що ще раз підтверджує високий рівень готовності застосовувати теоретичні знання на практичному рівні та робити власні дослідження, враховуючи опановану студентом інформацію в закріпленій установі.

Зміст випускної кваліфікаційної роботи підпорядкований поставленій у роботі меті. Робота має досить логічну структуру та відповідає вимогам оформлення. Проте є також окремі недоліки. Зокрема, в табл. 1.1 варто було б проілюструвати взаємозалежність між особливостями державно-приватного партнерства ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», принаймні зробити описання саме взаємозалежності цих особливостей, що наглядним чином відобразило б процес реалізації проєктів на засадах державно-приватного партнерства в установі. Більш того, до проведеного аналізу окремих показників на початку параграфу 1.2 варто було б побудувати таблицю/рисунок, який відображає ці показники та показує наглядну картину їх змін протягом аналізованого періоду. Більш того, не завадило б детальніше описати кожен з виділених проблем у сфері розвитку залізничного транспорту, які потребують вирішення в рамках реалізації проєктів державно-приватного партнерства, аналіз яких є тут також доречним. Це надало б можливості більш об'єктивно оцінити ситуацію стосовно розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства і сформулювати власні пропозиції щодо її поліпшення в рамках розділу 2. До того ж, у висновках та пропозиціях простежується повторюваність деяких речень, що зазначалися студентом в кінці параграфів.

В цілому робота відповідає встановленим вимогам, написана на науковому рівні, є авторським самостійним дослідженням, повністю розкриває обрану студентом тему та допускається до захисту.

Науковий керівник випускної кваліфікаційної роботи (проєкту)

*(підпис, дата)*

Відмітка про попередній захист Головня Юлія Ігорівна

*(ПІБ, підпис, дата)*

11. Висновок про випускну кваліфікаційну роботу (проєкт):

Випускна кваліфікаційна робота (проєкт) студента Білошицького М.М.

*(прізвище, ініціали)*

може бути допущена до захисту екзаменаційній комісії.

Гарант освітньої програми): Головня Юлія Ігорівна

*(прізвище, ініціали, підпис)*

Завідувач кафедри: Новікова Наталія Леонідівна

*(підпис, прізвище, ініціали)*

«10» червня 2022 р.

## **ЗМІСТ**

<b>ВСТУП</b>	<b>3</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПРОБЛЕМ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ</b>	<b>6</b>
1.1. Загальна характеристика приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту»	
1.2. Проблеми забезпечення діяльності приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» на засадах державно-приватного партнерства	11
<b>РОЗДІЛ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ</b>	
2.1. Основні напрями і завдання державного та приватного секторів щодо вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України	17
2.2. Шляхи забезпечення успішної реалізації проектів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України	21
<b>ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ</b>	<b>26</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b>	<b>29</b>
<b>ДОДАТКИ</b>	<b>33</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** На сьогоднішній день в Україні поставлено ряд питань щодо забезпечення безперешкодного товарообміну з міцним кооперуванням транспортних, промислових і логістичних підприємств у єдиний інформаційно-транспортний простір. Проте вирішення таких питань є можливим за умови коректного функціонування національного транспорту, праця якого залежить від багатьох факторів і, в першу чергу, від становища та розвитку транспортної інфраструктури. У цьому разі реалізація інфраструктурних проєктів не є можливою без інвестицій у будівництво й надалі в реконструкцію споруд, що має викликати попит на продукцію прилеглих секторів.

Так, у 2021 році Україна є 114 країною в усьому світі за якісним складом транспортної інфраструктури. За даними Міністерства економіки України для реконструкції та розвитку транспортної інфраструктури Україні необхідно щорічно залучати як мінімум 8 млрд дол. США, тоді як припинення занепаду та відновлення процесу її реставрування потребує щорічного залучення у 20 млрд дол. США. Експертами у сфері розвитку транспортної інфраструктури України визначено, що напрямки її вдосконалення пов'язані, в першу чергу, із поліпшенням інвестиційного клімату в галузі залізничного транспорту. Це, зокрема, збільшення пропускних спроможностей залізничного транспорту, запровадження активного руху швидкісних поїздів для пасажирів, створення транспортно-логістичних центрів як однієї мережі, запровадження технологій удосконалення системи супроводу транспортних засобів та енергоощадження [1].

Багато дослідників займались вивченням питання розвитку транспортної інфраструктури. Так, наприклад, О. Виговська досліджує питання впровадження механізму взаємодії «держава – регіональна влада – суб'єкт господарювання», що має ряд перешкод та є одним із шляхів забезпечення сталого розвитку транспортної інфраструктури України [2]. О. Поляковою досліджено, що при збалансованості інтересів та відповідальності сторін бізнес-сектор може стати повноправним партнером держави у розв'язанні першочергових питань і формуванні подальшої

стратегії сталого розвитку країни [3]. В. Кругловим підкреслено, що можливості державно-приватного партнерства у розвитку логістичної інфраструктури в Україні надаватимуть необхідного імпульсу економіці загалом, рахуючи залучення іноземних вкладень і створення сучасної інфраструктури, що підвищить рівень критеріїв ефективності логістики та посилить конкурентні переваги України як транспортного хабу між країнами – членами ЄС та Азії [4].

Багатьма іншими науковцями проведено огляд ряду питань, пов'язаних із втіленням інноваційних проєктів у сфері транспортної інфраструктури в рамках застосування досвіду фінансового забезпечення через взаємодію державних та приватних секторів. Однак питання механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури в конкретних галузях охоплені науковцями в недостатній мірі, що й обумовило актуальність досліджуваної тематики.

**Метою роботи** є вивчення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України та з'ясування ключових напрямків економічного зростання у цій сфері.

Поставлена мета обумовила необхідність вирішення ряду таких **завдань**:

- розкрити теоретико-методичні основи діяльності приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту»;
- розглянути проблеми забезпечення діяльності приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» на засадах державно-приватного партнерства;
- з'ясувати значення основних напрямів та завдань державного та приватного секторів щодо вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України;
- дослідити шляхи забезпечення успішної реалізації проєктів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

**Об'єктом дослідження** є процес здійснення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.



**Предметом дослідження** є теоретико-методичні та прикладні основи політики розвитку механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

**Методологія дослідження.** У роботі застосовані наступні методи: синтез (освоєння обраної теми роботи та усіх аспектів механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури), аналіз (отримання інформації про об'єкт дослідження та його характеристики; виявлення проблем, недоліків), прогнозування (одержання інформації щодо певної вірогідності відносно майбутнього розвитку об'єкта), моделювання (розв'язання моделі вирішення проблеми), оцінювання (обрання з отриманих варіантів щодо вирішення проблеми того, що найбільш підходить), інноваційний метод пізнання (застосування сучасних можливостей для вирішення проблеми), метод споживання (орієнтований на кінцевого споживача) та ін.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у виявленні та розв'язанні проблем механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України, зокрема в Житомирській філії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту».

**Структура роботи.** Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел (31 найменування), двох додатків. Основний зміст роботи представлено на 20 сторінках комп'ютерного тексту. Робота містить 2 таблиці, 2 рисунки.

## РОЗДІЛ 1

# ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПРОБЛЕМ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

### 1.1. Загальна характеристика приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту»

Перш, ніж перейти до опрацювання питань стосовно діяльності Житомирської філії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»), варто розглянути специфіку діяльності Товариства [5].

Так, ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» було утворено 06 червня 1971 року як Київ-Дніпровське об'єднане господарство залізничного транспорту (Постанова ЦК КПУ та Ради Міністрів УРСР від 06.06.1971 № 371) з метою забезпечення єдиного технологічного процесу перевезень вантажів залізничним транспортом та звільнення виробника від зайвих йому функцій по маневровій роботі, навантаженню-розвантаженню вагонів і операцій щодо експедицій. Основним видом діяльності Товариства є транспортне обслуговування інших організацій та підприємств, що включає маневрову роботу на під'їзних залізничних коліях і вантажних фронтах, вантажні операції щодо навантаження та вивантаження вантажів з вагонів, утримання й ремонт під'їзних залізничних колій та рухомого складу і ключову – перевезення вантажів залізничним транспортом між станціями примикання й вантажовласниками.

Згідно Наказу Міністерства інфраструктури України від 22 квітня 2011 року № 65 Товариство було перейменовано на ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» з метою приведення діяльності Товариства до вимог Закону України «Про акціонерні товариства». Відтепер ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» – приватне акціонерне товариство, 100 % акцій якого належать Міністерству інфраструктури України як контролюючого органу у сфері транспортної інфраструктури.

ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» виконує зв'язок із магістральним залізничним транспортом загального користування (6 залізницями) та постачає перевезення вантажів від залізничних станцій примикання до точок вивантаження і навантаження – приєднує по 64 станціям акціонерного товариства «Українська залізниця» (АТ «УЗ»).

Склад ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» налічує 30 відокремлених структурно зв'язаних філій, які розташовані в 17 областях України, Автономній республіці Крим, містах Києві та Севастополі. Серед організацій, що обслуговуються філіями Товариства, є більше 1000 організацій, підприємств та установ усіх форм власності, що розташовані усю територією України: підприємства нафтопереробної та хімічної промисловості, теплові й атомні електростанції, цементні заводи, заводи щодо виготовлення залізобетонних виробів, гранітні кар'єри, домобудівельні комбінати, комбінати хлібопродуктів, елеватори, заводи щодо виробництва цукру та ін.

Одним із основних напрямів діяльності ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» є транспортні послуги щодо перевезення вантажів від залізничних станцій примикання до точок вивантаження й навантаження, маневрової роботи, навантажувальних та розвантажувальних робіт; метрологічні послуги, послуги з будівництва та модернізації колійного господарства та інші послуги, пов'язані із перевезенням вантажів залізничним транспортом. ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» знаходиться на другому місці після АТ «УЗ» щодо сегмента ринку транспорту промислових вантажів та має частку 10 %.

В той же час, діяльність ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» має свою специфіку у сфері розвитку транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства (табл. 1.1).

*Таблиця 1.1*

**Особливості державно-приватного партнерства ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» у сфері транспортної інфраструктури**

№ з/п	Особливості державно-приватного партнерства
1	1. Співробітництво 2. Кооперація

№ з/п	Особливості державно-приватного партнерства
1	3. Партнерство 4. Об'єднання приватного та державного секторів на основі взаємних інтересів
2	Довгостроковий характер співпраці (від 5 до 50 років)
3	1. Залучення інвестицій 2. Залучення людських, фінансових, матеріальних та інформаційних ресурсів
4	Суспільно орієнтована направленість усіх процесів результативності діяльності
5	1. Розподіл відповідальності та ризиків 2. Розподіл прибутку 3. Розподіл витрат 4. Розподіл винагород між партнерами
6	1. Спільна сфера діяльності 2. Конкретна направленість діяльності

Джерело: складено автором за інформацією [5]

Розглянувши табл. 1.1, можна побачити основи співпраці та особливості державно-приватного партнерства, спрямованого на розвиток транспортної інфраструктури в Україні:

1) співробітництво, кооперація, партнерство і об'єднання приватного та державного секторів на основі взаємних інтересів – одна з ключових загально прийнятних характеристик задля досягнення ефективності реалізації проєктів державно-приватного партнерства і, отже, результатів співпраці;

2) довгостроковий характер від 5 до 50 років – загально важливий чинник, адже короткострокові співпраці між державним та приватним секторами здебільшого не досягають поставленої мети та майже завжди не змінюють державно-приватні відносини, або й навіть погіршують співпрацю держави з підприємствами; саме тому потрібно на виправлення помилок будувати ідеальну модель державно-приватного партнерства;

3) залучення інвестицій, а також людських, фінансових, матеріальних та інформаційних ресурсів – необхідне для впровадження інновацій і покращення ефективності роботи між державою та ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в конкретній галузі, а саме залізничному транспорту;

4) розподіл відповідальності та ризиків, прибутку, витрат і винагород між партнерами відіграє значну роль в реалізації проєктів державно-приватного

партнерства, адже в разі відсутності узгодженої роботи двох сторін та виправленні помилок відповідальними особами кінцевого результату проєкту створювати ідеальну модель співпраці буде складно;

5) спільна сфера та конкретна направленість діяльності – допомагає залучати персонал і здійснювати інвестиції в людський капітал задля більшого сконцентрування енергії та сил для вирішення задач, пов'язаних з реалізацією проєктів державно-приватного партнерства;

б) суспільно орієнтована направленість усіх процесів – фінальний результат усієї діяльності та головна мета партнерства між приватним і державним секторами у сфері транспортної інфраструктури України в усіх містах, зокрема в місті Житомир, що в перспективі може сприяти підвищенню рівня державно-приватного партнерства та виходу транспортної інфраструктури на новий етап розвитку конкретних галузей в конкретних регіонах України.

Як бачимо, процес реалізації проєктів державно-приватного партнерства проходить певні етапи, які потребують аналізу особливостей діяльності конкретної галузі у сфері транспортної інфраструктури в конкретних регіонах України. Відповідно, пропонуємо розглянути особливості взаємодії ключових галузей Житомирської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» (Додаток А).

Так, спираючись на сервіс You Control [6], варто виокремити основні галузі співпраці між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та державним сектором, що сприяють налагодженню відносин на засадах державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України, є:

- технічні випробування та дослідження;
- будівництво залізниць і метрополітену;
- діяльність у сферах інжинірингу, геології та геодезії із наданням послуг технічного консультування в цих сферах;
- транспортне оброблення вантажів;
- надання в оренду інших машин, устаткування й товарів, не введених в інші угруповання;
- посередництво в розміщенні реклами у засобах масової інформації.

Як видно з Додатку А, співпраця між державою та ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» допомагає розвитку вищевказаних галузей та зміцнює державно-приватне партнерство в цілому. Крім того, Товариство давно вже вийшло за межі звичних залізничних перевезень і сприяє зміцненню транспортної системи у більшості галузей, необхідних для розвитку транспорту взагалі, оскільки всі галузі у сфері транспортної інфраструктури мають взаємовплив один на одного. Це також не виключає зміцнення партнерських відносин ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» з підприємствами конкретного регіону, які здійснюють свою діяльність в інших споріднених з транспортом галузях (наприклад, зв'язку, промисловості, енергетики, охорони навколишнього середовища та ін.), з метою удосконалення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури в Україні. Наприклад, чим краще працюють промислові підприємства (зокрема в підгалузі машинобудування), тим швидше та якісніше здійснюється процес транспортного перевезення, тоді як останнє забезпечує своєчасне одержання промисловим сектором необхідних матеріалів та комплектуючих і зумовлює швидке та якісне виробництво транспортних засобів.

Підводячи підсумок, слід зазначити, що ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» є приватним акціонерним товариством, яке належить державі в особі Міністерства інфраструктури України і займається транспортним обслуговуванням підприємств, установ та організацій. Товариство містить 30 відокремлених структурних підрозділів (філій), розташованих по всій території України, зокрема в місті Житомир. Особливості ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», зокрема в межах Житомирської філії, відображаються суспільно орієнтованою направленістю всіх процесів результативності діяльності, конкретною направленістю діяльності у сфері транспортного обслуговування підприємств, установ та організацій. Наприклад, між станціями примикання та вантажовласниками залізничний транспорт перевозить вантажі; на під'їзних залізничних коліях і вантажних фронтах проводиться маневрова робота; проводяться вантажні операції з навантаження та вивантаження вантажів з вагонів; утримуються та ремонтуються під'їзні залізничні колії та рухомий склад.

## **1.2. Проблеми забезпечення діяльності приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» на засадах державно-приватного партнерства**

Охарактеризувавши особливості функціонування приватного ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та специфіку його роботи на засадах державно-приватного партнерства, варто перейти до визначення проблем забезпечення відповідної діяльності Товариства, в основі чого лежить аналіз співпраці Товариства з АТ «УЗ» в рамках державної підтримки Уряду України.

Так, глибокі політичні, економічні і соціальні трансформації останніх двох десятиліть у країнах з перехідною економікою, інтенсивні процеси глобалізації в сучасному світі створили ґрунт для консолідації зусиль органів державної влади, органів місцевого самоврядування та бізнес-структур у вирішенні завдань задоволення потреб населення в широкому спектрі послуг, які традиційно були сферою відповідальності органів публічної влади. Пов'язана з цим діяльність вимагає комплексу заходів, що виходять за межі компетенції та фінансових можливостей державного і приватного секторів, та викликала появу такого нового феномена як державно-приватне партнерство.

Наявні проблеми в цілому в системі промислового залізничного транспорту в Україні знаходяться на стадії розвитку та залатання дір. Проблеми забезпечення діяльності Житомирської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в цілому схожі з проблемами інших філій сфери залізничного транспорту [7].

Без виключень, щороку АТ «УЗ» не виконуються схвалені акціонером показники капітальних вкладень в головні фонди. У 2020 році проти 2012 року обсяги капітальних вкладень в оновлення ключових фондів скоротились на 32 % (-3,9 млрд грн), а у доларовому співвідношенні це приблизно в 5 разів. У цілому за п'ять років план капітальних вкладень був виконаний лише на 64,7 %, не залучено 29,4 млрд грн (1,2 млрд дол. США). План модернізації та оновлення рухомого складу, який займає головне місце для спроможності галузі, було виконано всього на 65,1 %, не залучено близько 13 млрд грн. Залученими Урядом України джерелами фінансування капітальних вкладень скористалися в 2016-2020 роках

лише на 65 % (-29 млрд грн), власними джерелами (амортизація) – на 74 % (-17 млрд грн), залученими коштами – на 30 % (-12 млрд грн).

Підсумками згубного для галузі господарювання за 2016-2020 роки є наступні результати [8]:

1. Парк локомотивів для використання зменшено у 1,8 рази; розібрані на за частини десятки, а то й сотні локомотивів пограбовані та відновленню не підлягають. Товариство зазнало збитків на десятки млрд грн. Приблизно 60 % локомотивів, які використовуються, для цього технічно не придатні згідно з вимогами чинних нормативів, через можливу загрозу безпеці руху. Для їх відремонтування, необхідно у 2021 році витратити 8,2 млрд грн, тоді як в наступному плані виділено лише 1,0 млрд грн.

2. Інвентарного пару вантажних вагонів АТ «УЗ», що в 2020 році мав 105,4 тис. одиниць, в роботі без перерви перебувало всього 36,7 тис. одиниць, 35 % – інші нездатні до роботи.

3. Парк пасажирського рухомого складу зменшено на 20-30 %. Зараз 41 % усього використовуваного парку пасажирського рухомого складу – необхідні різні види ремонту, які перенесені; 61 % електропоїздів та майже всі дизель-поїзди використовуються в стані, який непридатний для цього, і наражають пасажирів та проїзну бригаду на небезпеку.

4. Внаслідок неможливості використання потягом останніх років закрито 400 км головних та 1800 км станційних колій, 2500 стрілкових переводів. Впроваджено 31,8 тис. обмежень швидкості руху поїздів, здебільшого одне на 1 км.

Станом на сьогодні капітального ремонту та реконструкції потребують понад 11 тис. км залізничних колій, або кожен третій кілометр, який використовується. За 9 місяців 2021 року дистанція головних колій, які необхідні в капітальному ремонті та реконструкції, зросла на 626,8 км (+6,85 %), порівняно з 2020 роком (з 9 145,3 км до 9 772,1 км). Об'єднані дані щодо технічного стану та необхідності в ремонтах ключових видів виробничих фондів підтверджують ситуацію, сусідню катастрофічній. Загальна вартість перенесених ремонтів, яких вже відкладати надалі не має змоги, – 73,7 млрд грн у теперішніх цінах, що становить річному



доходу АТ «УЗ» [9]. Фінансовим планом 2021 року щодо ремонту виробничих засобів було затверджено 4,23 млрд грн. Це на 1 млрд грн менше фактичному 2020 року та на 10,3 млрд грн менше необхідних потреб.

Головним чинником погіршення виробничих показників АТ «УЗ» та генерації ризиків порушення законодавства про захист економічної конкуренції є об'єднання (суб'єкта господарювання) видів діяльності, що відбувається на монопольному та конкурентному сегментах ринку у складі однієї юридичної особи. Цей чинник багаторазово посилюється через те, що АТ «УЗ» знаходиться у стані природної монополії (в частці, коли даєш в користування інфраструктури залізничного транспорту), а ще є суб'єктом діяльності контролю та перевірки за дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті [10].

Розглядаючи рис 1.1, можна яскраво побачити динаміку зменшення кількості млн. тон перевезень щороку.



**Рис. 1.1. Порівняльна характеристика перевезень вантажів залізничним транспортом у 2009-2021 роках**

Джерело: складено автором за даними [1]

Так, починаючи з 2011 року, українські залізниці втратили 65 % транзитних перевезень. Негативні тенденції щодо обсягів транзитних перевезень українськими залізницями не зупиняються і в 2021 році. Піковими для перевезень вантажів залізничним транспортом стали 2011 та 2012 роки – 468,4 млн т. Протягом 2019-2020 років обсяги перевезень зменшилися і становили 321,9 млн т у 2019 році та 305,5 млн т у 2020 році [11].

Факторами для вищезазначених змін, окрім війни, стало збільшення будівництва автодоріг, використання автомобільних перевезень, використання морського напрямку задля вантажних перевезень. Тобто, частка залізничних перевезень зменшилась через зручність та ефективність, меншу затратність інших галузей перевезень вантажів. Проте перспективи у залізничного транспорту набагато більші, ніж у того самого автомобільного, адже міжнародні експерти з екологічних питань зазначають, що залізниця – майбутнє «зелених» вантажних перевезень. Оскільки Україна є європейською державою, вона обере правильний, ефективний та екологічний розвиток залізничних перевезень та стане на шлях використання екологічно чистого виду транспорту.

Наявні проблеми у функціонуванні залізничного транспорту вимагають необхідності провадження певних регуляторних та управлінських заходів задля їх вирішення. Саме тому плани розвитку залізничної інфраструктури направлені на залучення інвестицій від міжнародних фінансових установ і приватних інвесторів. Насамперед, мова йде про введення в експлуатацію на умовах концесії сімох пасажирських вокзалів, а саме: Київ, Чоп, Миколаїв, Вінниця, Дніпро, Харків, Хмельницький. Також, запланована угода щодо придбання вантажних електровозів для оновлення рухомого складу АТ «УЗ» до 2025 року (1,4 млрд дол. США) та розвиток Київської міської електрички до 2025 року (298 млн дол. США). Більш того, Міністерством інфраструктури України анонсовано проєкт з будівництва швидкісних колій в Україні, що з'єднають міста-мільйонники та кордон на заході країни. Даний проєкт вже викликає зацікавлення у міжнародних компаній, що готові інвестувати у техніко-економічне обгорткування цього проєкту [12].

Згідно рис 1.2, однією з ключових проблем перевезень залізничним транспортом є щорічне збільшення середньої відстані вантажних перевезень, що негативно впливає на транспортну складову залізничних перевезень.



**Рис. 1.2. Порівняльна характеристика середньої відстані в км перевезень вантажів залізничним транспортом у 2009-2021 роках**

Джерело: складено автором за даними [1]

Внаслідок домінування автомобільних перевезень на короткі дистанції, необхідність використання залізничного транспорту зменшується. Фактором цього стає кількість перевезень вантажу у млн т, яка також щорічно зменшується (рис 1.1). Перспективи використання залізничного транспорту на короткі дистанції захмарне, адже автомобільний транспорт стає більш ефективним та менш затратним. Проте водночас постає питання вантажообігу. Задля конкурування потрібен розвиток залізниці та залізничних шляхів, на що і спрямована політика Україна у сфері перевезень на наступні роки.

Підводячи підсумок проблем забезпечення діяльності ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на засадах державно-приватного партнерства, можна яскраво виразити ці проблеми наступними пунктами:

- відсутність достатнього фінансування та інвестицій, що унеможливило розвиток підприємства;
- незначна кількість необхідного кваліфікаційного персоналу для вирішення проблем як всередині підприємства, так і на рівні співпраці з державою;
- відсутність рівноцінних підприємств на ринку залізничного транспорту, що знищує таку складову, як конкуренція;
- застаріле обладнання та рухомий склад;
- відсутність співпраці з європейськими підприємствами залізничної сфери на належному рівні;
- інші проблеми, пов'язані із транспортним перевезенням



## РОЗДІЛ 2

# УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

### 2.1. Основні напрями і завдання державного та приватного секторів щодо вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури України

Низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень транспортної системи України зменшує її можливість конкурувати та обмежує появу української продукції на світовому транспортному ринку. Значні витрати на транспорт займають близько 40 % від загальної вартості продукції. Частка мультимодальних та інтермодальних перевезень вантажів в Україні становить не більше 0,5 % транспортного ринку. Україна відстає від країн – членів ЄС та усіх розвинутих країн світу у 20-30 разів за показником частки мультимодальних та інтермодальних перевезень вантажів [13].

Транспортна система України знаходиться на межі з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), проте досі спостерігається низький рівень її інтегрованості та в цілому технологічне відставання від TEN-T. Ситуація, що склалася в Житомирській філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», цілком відображає картину проблем та напрямів, які потрібно вирішувати не лише у цьому Товаристві, але й в усій галузі залізничного транспорту. Для максимального використання транспортного потенціалу України, також як транзитної держави, потрібне створення клієнтоорієнтованої системи транспортного обслуговування та залучення заходів, які допоможуть забезпечити ефективну організацію роботи дорожньо-транспортного комплексу України та здобути синергетичний вплив від ефективного поєднання можливостей і потенціалу всіх видів транспорту, основою яких є партнерсько-конкурентні засади в процесі здійснення перевезень.

До узагальнених проблем, які потребують вирішення, варто віднести наступні [14]:

- відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі і, отже, об'єктивної оцінки її стану та перспективи росту;
- відсутність системного підходу до координації росту та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту, включаючи соціально-економічні потреби населення та бізнесу, оборони, а також геополітичних інтересів України;
- незавершена адміністративна реформа (наприклад процес розмежування функцій державного регулювання та контролю, включаючи формування відповідних державних органів управління, функцій господарської діяльності транспортних підприємств і операційної діяльності);
- відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;
- низький рівень конкуренції на ринку користування транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам при доступі користування ринком транспортних послуг;
- недосконалість та здебільшого недоцільність тарифної політики у сфері надання транспортних послуг;
- низький рівень швидкості доставлення вантажів «від дверей до дверей» і, як наслідок, доставлення часто не у визначений строк;
- наявність «вузьких міст» транспортної інфраструктури;

Середня дистанція між перевезеннями залізницею є понад 500 км [15]. На увагу, при цьому, має місце факт, що для залізничного транспорту цей показник зростає щорічно. Зміна показника підтверджує виконання плану, негативного для національної економіки та її екологічних чинників. Залізничний транспорт скорочує своє місце на коротких сегментах логістичних ланцюжків, при цьому його активно замінює автомобільний транспорт.

Так, в табл. 2.1 зазначено основні заходи впровадження державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури за 2021-2022 роки, які відображають вплив держави на розвиток відповідної сфери в Україні.

Таблиця 2.1

**План діяльності Міністерства інфраструктури України щодо вирішення проблем залізничного транспорту на 2021-2022 роки**

№ з/п	Зміст заходу	Відповідальний структурний підрозділ	Строк виконання	Індикатор виконання
1	Демонополізація ринку залізничних перевезень	Директор залізничного транспорту	Протягом року	Проект Закону України «Про залізничний транспорт України» (реєстраційний номер 1196-1)
2	Удосконалення нормативно-правової діяльності залізничної сфери	Директор залізничного транспорту	Протягом року	Подання проектів на розгляд до Уряду Законів України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України та «Про металобрухт» щодо посилення відповідальності за втручання в діяльність залізничного транспорту
3	Удосконалення тарифної політики як у вантажній, так і в пасажирській сфері	Директор залізничного транспорту та Департамент фінансово-економічної діяльності та фінансового моніторингу	Протягом року	Розробка та подання на узгодження відповідних актів стосовно тарифів на перевезення залізничним транспортом та прийняття Урядом України
4	Закупівля 100 пасажирських вагонів та оновлення парку локомотивів; запровадження проекту з доступу приватних локомотивів на колії загального користування	Директор залізничного транспорту АТ «УЗ» (за згодою)	Протягом року	Проведено моніторинг страну реалізації проєкту та надано звіт до Кабінету Міністрів України про результати та надання пропозицій щодо подальших дій
5	Виконання ТЕО щодо передачі вокзалів в концесію	Директор залізничного транспорту АТ «УЗ» (за згодою)	Протягом року	ТЕО передачі в концесію першочергових вокзалів

Джерело: складено автором за даними [16]

Як бачимо, в табл. 2.1 яскраво описані проблеми та методи їх вирішення, зазначені відповідальні особи за виконання та нормативно-правові документи,

необхідні для прийняття проєктів. Здебільшого, відповідальним за виконання є директор залізничного транспорту АТ «УЗ». У разі дотримання плану розвитку та ефективних планів на подальші роки, ситуація в галузі залізничного транспорту та в сфері транспортної інфраструктури може зазнати позитивних змін.

Аналізуючи отриману інформацію, необхідно прийти до основних напрямів і завдань забезпечення діяльності ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», які в цілому схожі з завданнями для вирішення інших філій та інших підприємств, спрямованих на сферу залізничного транспорту на засадах державно-приватного партнерства:

- зниження рівня монополізації ринку перевезень, яка заважає розвитку приватних підприємств;
- забезпечення достатньої керованості нормативно-правової діяльності в галузі залізничного транспорту Міністерством інфраструктури України та іншими органами державної влади та місцевого самоврядування, в тому числі їх відокремленими структурними підрозділами та спорідненими установами у сфері транспортної інфраструктури;
- формування та реалізація суспільно орієнтованої та вигідної тарифної політики для України у сфері транспортної інфраструктури;
- оновлення парку локомотивів та асортименту залізничних колій;
- передача низки першочергових вокзалів до концесії;
- вирішення інших проблем, пов'язаних із реалізацію проєктів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури в основі співпраці між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», Міністерством інфраструктури України, АТ «УЗ» та іншими підприємствами, що здійснюють свою діяльність у сфері транспортної інфраструктури.

Вказані вище завдання мають реалізуватися згідно плану діяльності Міністерства інфраструктури України щодо вирішення проблем залізничного транспорту саме до кінця 2022 року з метою поліпшення інвестиційного клімату в країні у цій галузі на засадах державно-приватного партнерства в подальшій перспективі. Це, зрештою, поліпшить розвиток транспортної інфраструктури України завдяки ефективному виконанню державою поставлених завдань.



## 2.2 Шляхи забезпечення успішної реалізації проєктів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

На сьогоднішній день політика держави після минулого десятиліття знаходиться на стадії виправлення помилок, але навіть зараз допомагає розвитку залізничних вантажних перевезень з урахуванням Європейського зеленого курсу (ЄЗК). Для подальшого сприяння необхідно затвердити два аспекти: жорсткий контроль за виконанням суб'єктами ринку державних планів і стратегій, та в разі невідповідальних керівників – робити необхідні висновки на сторону держави. Експерти BRDO запевняють, що для вирішення цієї, так і інших, закладених під час створення полікомпонентної за видами діяльності юридичної особи проблем, слугуватиме фрагментація АТ «УЗ». Тут необхідно, щоб відбувся анбандлінг та сформувалась холдингова структура перевізника через створення відокремлених суб'єктів господарювання, започаткованих з урахуванням можливостей певних видів діяльності та ступеня монопольності конкретного сегмента ринку [17].

Наразі усі необхідні заходи з реструктуризації АТ «УЗ» відповідно до законодавства країн – членів ЄС вже знайшли своє відображення у планах Уряду України, ухвалених на підставі указів Президента України та Національної транспортної стратегії України (НТСУ-2030). Відповідно до цих документів відокремлення функцій управління інфраструктурою та здійснення перевезень, підготовки товариства до запуску конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні має відбутися вже незабаром [18].

Розвиток ринкових відносин та децентралізація на залізницях світу – це загальна ідеологія реформ, проте форми і методи їх проведення дуже різноманітні. Реформування галузі здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту з метою підвищення ефективності функціонування та прискорення розвитку галузі, підвищення якості транспортних послуг і зниження транспортної складової у вартості продукції [19].

Саме структурні реформи на залізничному транспорті України покликані реалізувати інституційні перетворення в галузі, запровадити ринкові принципи та створити конкурентний ринок залізничних перевезень, забезпечити вільний доступ

до інфраструктури залізниць на рівних умовах, провести модернізацію інфраструктури та рухомого складу галузі, впровадити директиви ЄС та регламенти, зменшити розрив процесів реформування залізничного транспорту України від інших країн СНД і країн – членів ЄС. Цим самим створюються умови для підвищення ефективності функціонування та розвитку українських залізниць, зростання їх конкурентоспроможності на світовому ринку транспортних послуг [20]. Пріоритетними напрямками реформування залізничного транспорту України на середньострокову перспективу визначено лібералізацію, модернізацію та інтеграцію [21].

На сьогодні в Україні модель функціонування залізничного транспорту є далекою від ринкової і лібералізація ринку залізничних перевезень (у першу чергу вантажних) і знаходиться на першому етапі. Тому формування інноваційних ринкових відносин на залізничному транспорті України є одним зі стратегічних завдань розвитку галузі на середньострокову перспективу [22].

Процеси лібералізації в ЄС тривали більше ніж 20 років за набагато кращих умов і навіть зараз не зумовили отримання кінцевого результату. Ще на початку 2001 року Європарламент ратифікував інфраструктурний пакет, що становили три пакети директив щодо залізничного транспорту, згідно з якими засновувалися два незалежні органи – регуляторний та інфраструктурний. Метою цих органів було забезпечити гарантований та недискримінаційний доступ до пропускнуої здатності мережі залізниць, щоб створити та заохотити конкуренцію між компаніями-операторами.

Ринкова трансформація галузі залізничного транспорту має на меті:

- розмежувати природно монополійний та конкурентний сектори;
- створити умови для демонополізації окремих сфер діяльності та розвитку конкуренції;
- забезпечити доступність інфраструктури залізниць для користувачів;
- сформуванати структуру управління за видами комерційної діяльності;
- поступово роздержавити конкурентний сектор.

Розвиток конкурентного середовища та запровадження ринкової моделі функціонування залізничного транспорту можливо здійснити шляхом поступової зміни державного регулювання ринковими відносинами між суб'єктами господарювання, які здійснюватимуть конкурентні види діяльності [23]. Для цього необхідно створити відповідний ефективний механізм внутрішньогалузевої конкуренції. Основою цього механізму буде політика лібералізації доступу до потенційно конкурентних секторів, направлена шляхом європейських реформ та реалізації принципів розділу інфраструктури і перевезень, покладених в основу реформування залізниць України з урахуванням всіх ризиків (вибір маршрутів, структуру тарифів, державну допомогу, інвестиції тощо) [24].

Так, для розв'язання проблем реалізації проєктів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України необхідно виконати наступні завдання:

1) скористатись кращим світовим досвідом забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту, підвищити якість і надійність надання транспортно-логістичних послуг, враховуючи зовнішньоекономічні та регіональні зв'язки України на основі комплексного системного підходу до координації роботи всіх видів транспорту і національної транспортної моделі;

2) забезпечити розвиток транспортної інфраструктури за стандартами стандартів ЄС (зокрема, удосконалити функціонування пунктів пропуску через державний кордон);

2) підвищити відповідальність і прозорість в процесі прийняття управлінських рішень, для чого необхідно:

- розмежувати регуляторні та управлінські функції;
- впровадити незалежні наглядові ради на державних підприємствах, систему управління ресурсами підприємств, публічного моніторингу та систему звітності про діяльність з отриманими результатами;
- впровадити систему відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів з питань запобігання та протидії корупції;

- впровадити систему електронного урядування задля зниження навантаження та спрощення адміністративних процедур для бізнесу;
- забезпечити розвиток сервісів доступу до публічної інформації;
- посилити діалог між споживачами послуг, органами державної влади та органами місцевого самоврядування;
- впровадити сервіси надання адміністративних послуг у галузі транспорту в електронному вигляді;

3) визначити систему показників реструктуризації державних компаній з метою комерціалізації, демонополізації та відкритої конкуренції, що зрештою підвищить прозорість і боротьбу з корупцією, зменшить транспортні витрати та збільшить ефективність транспорту шляхом:

- оптимізації й поліпшення управління державними ресурсами;
- завершення структурної реформи АТ «УЗ», на стадії якої необхідно запровадити вертикально-інтегровану систему управління з належним стратегічним плануванням ресурсів у короткостроковій перспективі та забезпечити відокремлення оператора інфраструктури від вантажних і пасажирських перевізників [25].

Відкритий доступ до інфраструктури залізниць України повинен забезпечити можливість діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові та більш якісні послуги. Конкуренція сприятиме покращенню роботи галузі. Держава здійснюватиме моніторинг ефективності роботи усіх перевізників, сприятиме недопущенню дискримінації та конкуренції між операторами з метою підвищення ефективності та рівня якості послуг, упровадження інновацій [26]. Тому в процесі реформування залізничного транспорту України приватним транспортним підприємствам має бути надана можливість вийти на ринок перевезень (надання необхідних ліцензій, доступу до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й АТ «УЗ». Тобто, залізнична інфраструктура має стати відкритою як для державних компаній, так і для приватних. У різних країнах було обрано різні підходи до реформування залізниць, але там крізь прагнули забезпечити

недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників, а для українських залізниць це означатиме ще й виконання вимог директив ЄС [27].

Структурна реформа галузі залізничного транспорту передбачає внутрішню трансформацію галузі шляхом створення вертикально інтегрованих структур за основними видами діяльності з розмежуванням фінансового обліку доходів і витрат [28]. Таке реформування дозволить здійснити інституційні перетворення сфери транспортної інфраструктури, а це:

- розмежування функцій державного та господарського управління у сфері транспортної інфраструктури;
- кардинальна перебудова організаційної структури управління;
- передача функцій державного управління до незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту;
- передбачення створення агентства з доступу до інфраструктури (відповідно до директив ЄС);
- створення сучасної системи управління з метою утворення вертикально інтегрованої системи управління всередині АТ «УЗ»;
- підвищення ефективності управління залізничним транспортом [29].

Проекти Законів України «Про залізничний транспорт» та «Про державне регулювання у сфері транспорту» є основними, їх ухвалення забезпечить передумови реформування галузі залізничного транспорту [30].

Отже, принципово важливим моментом процесу реформування транспортної інфраструктури має стати збереження поетапності реалізації реформ, постійний аналіз та контроль виконання заходів реформування з метою мінімізації ризику втрати безпеки руху, керованості та безперервності функціонування залізничного транспорту. Крім того, має бути заданий відповідний темп реформ (зважаючи на десятирічний проміжок від початку) та сформульовано стратегічне бачення результатів реформ як для галузі, так і для національної економіки [31], в тому числі й в рамках забезпечення успішної реалізації проєктів державно-приватного партнерства з боку ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», шляхи якого відображені у Додатку Б на прикладі Житомирської філії.

## ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Виходячи з проведеного дослідження можна зробити наступні висновки:

1. ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» утворилося з метою забезпечення єдиного технологічного процесу перевезень вантажів залізничним транспортом, звільнення виробника від зайвих йому функцій по маневровій роботі, навантаженню-розвантаженню вагонів та операцій щодо експедицій. Основним видом діяльності Товариства є транспортний сервіс інших підприємств, установ та організацій, який включає маневрову роботу на під'їзних залізничних коліях та вантажних фронтах, вантажні операції з навантаження та вивантаження вантажів з вагонів, утримання та ремонт під'їзних залізничних колій та рухомого складу і ключову – перевезення вантажів залізничним транспортом між станціями примикання й вантажовласниками. Склад Товариства налічують 30 відокремлених структурно зв'язаних філій, розташованих в 17 областях України, Автономній республіці Крим, містах Києві та Севастополі. Серед організацій, що обслуговуються філіями Товариства – є понад 1000 організацій, підприємств та установ усіх форм власності, що розташовані усюю територією України. Суспільно орієнтована направленість усіх процесів є фінальним результатом усієї діяльності та головною метою партнерства між приватним та державним сектором у сфері транспортної інфраструктури України в усіх містах та зокрема в місті Житомир, що в перспективі підвищить рівень державно-приватного партнерства на новий етап.

2. До проблем забезпечення діяльності ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та аналогічних підприємств на засадах державно-приватного партнерства можна віднести: відсутність достатнього фінансування та інвестицій, що унеможливорює розвиток підприємства; незначну кількість необхідного кваліфікаційного персоналу для розв'язання проблем як всередині підприємства, так і на рівні співпраці з державою; відсутність рівноцінних підприємств на ринку залізничного транспорту, що знищує таку складову, як конкуренція; застаріле обладнання та рухомий склад; відсутність співпраці з європейськими підприємствами залізничної сфери на належному рівні та ін.

3. Сучасний стан та основні напрями й завдання Житомирської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» щодо досягнення цілей розвитку державно-приватного партнерства в цілому схожі із завданнями для вирішення інших філій та інших підприємств, спрямованих щодо галузі залізничного транспорту на засадах державно-приватного партнерства. Перелік завдань державно-приватного партнерства, що необхідно виконати для розв'язання проблем розвитку транспортної інфраструктури України, має наступні пункти: монополізація ринку перевезень, яка заважає розвитку приватних підприємств; недостатньо керована нормативно-правова діяльність залізничної сфери Міністерством інфраструктури України та іншими установами, що регулюють галузь транспорту; тарифна політика, яка не є суспільно орієнтованою та вигідною для України; застарілий парк локомотивів та зношеність залізничних колій; необхідність концесії першочергових вокзалів та ін.

4. До основних шляхів забезпечення успішної реалізації проєктів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України можна віднести: розмежування функцій державного та господарського управління галуззю транспорту; кардинальну перебудову організаційної структури управління; передачу функцій державного управління до незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту; передбачення створення агентства з доступу до інфраструктури (відповідно до директив ЄС); створення сучасної системи управління з метою утворення вертикально інтегрованої системи управління усередині АТ «УЗ»; підвищення ефективності управління залізничним транспортом.

Ухвалення проєктів Законів України «Про залізничний транспорт» та «Про державне регулювання у сфері транспорту» забезпечить передумови реформування галузі залізничного транспорту.

Отже, кроками до досягнення результативних змін у сфері транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства можна вважати: створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом; розвиток конкурентного середовища на ринку

залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування; задоволення потреб національної економіки й населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг. Ефективний план на п'ять років зможе ефективно владнати усі проблеми, завдяки яким залізниця та залізнична інфраструктура, перевезення та інші види послуг поки не досягають європейського рівня.





## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Європейський зелений курс та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш зеленим. BRDO: Офіс ефективного регулювання. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (дата звернення: 17.04.2022).
2. Виговська О. А. Проблеми державно-приватного партнерства в транспортній галузі. *Розвиток фінансових відносин суб'єктів господарювання в умовах динамічного зовнішнього середовища: тези Інтернет-конференції* (15 листопада 2018 р.). Житомир, 2018. С. 90-91. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/01/90.pdf> (дата звернення: 18.04.2022).
3. Полякова О. М., Ліпська Т. І., Кучинська О. М. Державно-приватне партнерство як елемент механізму розвитку транспортної інфраструктури України. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2020. № 2. С. 44-52. URL: [https://ev.nmu.org.ua/docs/2020/2/EV20202\\_044-052.pdf](https://ev.nmu.org.ua/docs/2020/2/EV20202_044-052.pdf) (дата звернення: 18.04.2022).
4. Круглов В. В. Розвиток державно-приватного партнерства в Україні: механізми державного регулювання: монографія. Харків: Вид-во ХарPI НАДУ «Магістр», 2019. 252 с. URL: [https://www.researchgate.net/profile/Vitalij-Kruglov/publication/342871827\\_Rozvitok\\_derzavno-privatnogo\\_partnerstva\\_v\\_Ukraini\\_mehanizmi\\_derzavnogo\\_reguluvanna/links/5f11f4a34585151299a1f177/Rozvitok-derzavno-privatnogo-partnerstva-v-Ukraini-mehanizmi-derzavnogo-reguluvanna.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Vitalij-Kruglov/publication/342871827_Rozvitok_derzavno-privatnogo_partnerstva_v_Ukraini_mehanizmi_derzavnogo_reguluvanna/links/5f11f4a34585151299a1f177/Rozvitok-derzavno-privatnogo-partnerstva-v-Ukraini-mehanizmi-derzavnogo-reguluvanna.pdf) (дата звернення: 18.04.2022).
5. ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ». Офіційний веб-портал. URL: <http://mppzt.com.ua/> (дата звернення: 21.04.2022).
6. Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту. You Control. URL: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/04737111/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/04737111/) (дата звернення: 27.04.2022).
7. Круглов В. В. Механізми державно-приватного партнерства в реалізації проектів логістичної інфраструктури. *Публічне управління та митне*

- адміністрування. 2018. № 1 (18). С. 73-81. URL: <http://customs-admin.umsf.in.ua/archive/2018/1/11.pdf> (дата звернення: 28.04.2022).
8. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О. І. Никифорок ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозів. НАН України». Київ, 2018. 200 с., табл.; рис. URL: <http://ief.org.ua/docs/sr/300.pdf> (дата звернення: 29.04.2022).
9. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. URL: <https://files.nas.gov.ua/text/GovernmentPrograms/04econ.pdf> (дата звернення: 29.04.2022).
10. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. № 321-р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KR210321?an=1> (дата звернення: 03.05.2022).
11. ДПП в інфраструктурі: чи варто очікувати зміни на краще? KRMG. URL: <https://home.kpmg/ua/uk/home/media/press-releases/2021/05/dpp-v-infrastrukturi.html> (дата звернення: 02.05.2022).
12. Найвні проблеми у функціонуванні залізничного транспорту вимагають регуляторних та управлінських заходів задля їхнього вирішення. BRDO: Офіс ефективного регулювання. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/nayavni-problemy-u-funktsionuvanni-zaliznychnogo-transportu-vymagayut-regulyatornyh-ta-upravlinskyh-zahodiv-zadlya-yih-vyrishennya/> (дата звернення: 03.05.2022).
13. Через систематичне невиконання планів капінвестицій УЗ на межі катастрофи. RAIL.insider. URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-systematychno-ne-vykonuє-plany-kapitalnyh-investyczij-brdo/> (дата звернення: 03.05.2022).
14. Кузуб А. В. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівних підприємств в умовах державного регулювання. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 26-2. С. 10-15. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/1067/1/%d0%9a%d1%83%d0%b7%d1%83%d0%b1.pdf> (дата звернення: 04.05.2022).

15. Вантажні перевезення: як розв'язати тарифний вузол. Бізнес Цензор. URL: [http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn\\_perevezennya\\_yak\\_rozvyazati\\_tarifnyi\\_vuzol](http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifnyi_vuzol) (дата звернення: 06.05.2022).
16. Офіційний План діяльності Міністерства інфраструктури України на 2021 рік. URL: <https://mtu.gov.ua/files/> (дата звернення: 07.05.2022).
17. Нова Тарифна Політика Укрзалізниці: Як Знайти Баланс з Національною Економікою. Вокс Україна. URL: <https://voxukraine.org/nova-taryfna-polityka-ukrzaliznytsi-ua/> (дата звернення: 07.05.2022).
18. Реформа залізниці в Україні може сприяти залученню інвестицій. International Finance Corporation (IFC). URL: [https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news\\_ext\\_content/ifc\\_external\\_corporate\\_site/news+and+events/news/insights/ukraine-railway-reform-uk](https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news_ext_content/ifc_external_corporate_site/news+and+events/news/insights/ukraine-railway-reform-uk) (дата звернення: 11.05.2022).
19. Дикань В. Л., Обруч Г. В. Управління реалізацією спільних інвестиційних проєктів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 9-21. URL: <http://btie.kart.edu.ua/article/view/200533> (дата звернення: 14.05.2022).
20. Державна служба статистики України. Офіційний веб-сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.05.2022).
21. Міністерство інфраструктури України. Офіційний веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 17.05.2022).
22. Мірошник Р. О., Федак К. Я. Стратегічні напрями розвитку залізничного транспорту в Україні. *Економіка та суспільство*. 2021. Вип. 32. С. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/817/784> (дата звернення: 19.05.2022).
23. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. Уроки країн ЄС. Центр економічної стратегії. URL: <https://ces.org.ua/transporteuintegration/> (дата звернення: 19.05.2022).
24. Реформа інфраструктури. Урядовий портал: Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/ekonomichne-zrostannya/reforma-infrastrukturi> (дата звернення: 21.05.2022).

25. Зношеність рухомого складу Укрзалізниці. Interfax-Україна: інформаційне агентство. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/701601.html> (дата звернення: 23.05.2022).
26. Залізниця чекає: як можна реформувати держперевізника. mind. URL: <https://mind.ua/publications/20222186-zaliznyca-chekae-uk-mozhna-reformuvati-derzhpereviznika> (дата звернення: 26.05.2022).
27. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць України. RAIL.insider. URL: <https://www.railinsider.com.ua/vidkrytyj-dostup/> (дата звернення: 26.05.2022).
28. МІУ оприлюднило план дій у залізничній сфері на 2021 рік. RAIL.insider. URL: <https://www.railinsider.com.ua/miu-oprylyudnylo-plan-dij-u-zaliznychnij-sferi-na-2021-rik/> (дата звернення: 27.05.2022).
29. Криклій заявив про старт реформи «Укрзалізниці». Слово і діло: аналітичний портал. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/01/15/novyna/suspilstvo/kryklij-zayavyv-pro-start-reformy-ukrzaliznydzi> (дата звернення: 31.05.2022).
30. Чому законопроекти «Про залізничний транспорт» та «Про НКРТ» потрібно ухвалити одночасно. delo.ua. URL: <https://delo.ua/opinions/chomu-zakonoproekti-pro-zaliznichnij-transport-t-379863/> (дата звернення: 31.05.2022).
31. Україна: 30 років на європейському шляху / Ю. Якименко [та ін.]; Український центр економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова. Київ: Заповіт, 2021. 392 с. URL: <https://razumkov.org.ua/uploads/2021-nezalezhnist-30.pdf> (дата звернення: 31.05.2022).

## ДОДАТКИ

### Додаток А

#### Особливості взаємодії ключових галузей Житомирської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»

Ключова галузь	Особливості взаємодії
71.20 Технічні випробування та дослідження	<p>Проведення фізичних, хімічних, інших випробувань щодо всіх видів матеріалів, які підлягають аналізу, та продуктів, у т.ч.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- акустичні та вібраційні випробування дослідження складу мінералів та вмісту в них домішок тощо;</li> <li>- дослідження у сфері гігієни харчування, у т.ч. ветеринарний контроль і контроль за виробництвом харчових продуктів дослідження фізичних та експлуатаційних характеристик матеріалів, таких як сила, товщина, зносостійкість, радіоактивність тощо;</li> <li>- випробування властивостей і надійності матеріалів;</li> <li>- випробування експлуатаційних характеристик механізмів: двигунів, автомобілів, електронного устаткування тощо;</li> <li>- радіографічне тестування зварених швів і стиків; аналіз руйнувань;</li> <li>- дослідження та виміри параметрів навколишнього середовища: забруднення повітря та водних ресурсів тощо;</li> <li>- сертифікація продуктів, у т. ч. товарів народного споживання, двигунів, повітряних транспортних засобів, контейнерів під тиском, атомних електростанцій тощо;</li> <li>- періодичні випробування автотранспортних засобів на предмет дорожньої безпеки;</li> <li>- випробування із застосуванням моделей і макетів (наприклад, повітряних транспортних засобів, водної техніки, гребель тощо);</li> <li>- діяльність міліцейських лабораторій.</li> </ul>
42.12 Будівництво залізниць і метрополітену	Будівництво шляхів залізниць і метрополітенів
71.12 Діяльність у сфері інжинірингу, геології та геодезії, надання послуг технічного консультування в цих сферах	<ul style="list-style-type: none"> <li>- інженерний дизайн (тобто застосування законів і принципів інженерії в конструюванні машин, доборі матеріалів, інструментів, структур, процесів і систем) та консультування у сферах: проектування машинобудування, промислового будівництва, проектів будівництва інженерних споруд, гідротехнічних споруд і транспортного будівництва, проектів управління водними ресурсами, проектів у сфері електроніки та електротехніки, добувної інженерії, хімічної технології, машинобудування, організації виробництва, системотехніки, техніки безпеки;</li> <li>- розроблення проектів систем кондиціонування, охолодження, інженерні розробки щодо контролю санітарного стану та забруднення навколишнього середовища, боротьби із шумом тощо;</li> <li>- геофізичні, геологічні та сейсмічні дослідження;</li> <li>- діяльність у сфері геодезії: вимірювання земельних ділянок та їх меж, гідрологічні розвідувальні роботи, роботи з вивчення підземних шарів, картографічна діяльність і діяльність із надання даних щодо просторових параметрів</li> </ul>

## Продовження додатка А

Ключова галузь	Особливості взаємодії
52.24 Транспортне оброблення вантажів	<ul style="list-style-type: none"> <li>- навантаження та розвантаження вантажів або багажу пасажирів незалежно від виду транспорту, що використовують для перевезення;</li> <li>- навантаження, у т.ч. закріплення, вантажу та розвантаження суден (стивідорські роботи);</li> <li>- навантаження та розвантаження вантажних залізничних вагонів</li> </ul>
77.39 Надання в оренду інших машин, устаткування та товарів, н.в.і.у.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- надання в оренду й операційний лізинг інших машин і устаткування без оператора, що їх використовують у виробничій діяльності зазвичай як основні засоби: двигунів і турбін, верстатів, добувного та нафтового устаткування, професійного радіоустаткування, телевізійного та телекомунікаційного устаткування, устаткування для виробництва кінофільмів, контрольного та вимірювального устаткування, проектування машинобудування, промислового будівництва;</li> <li>- надання в оренду й операційний лізинг наземного транспорту (крім моторних транспортних засобів) без водіїв: мотоциклів, фургонів, будинків-автопричепів тощо, залізничного транспорту;</li> <li>- надання в оренду: приміщень або офісних контейнерів, тварин (наприклад, стада або бігових тварин, тварин для супроводу), контейнерів, піддонів.</li> </ul>
73.12 Посередництво в розміщенні реклами в засобах масової інформації	Розміщення реклами в засобах масової інформації, тобто продаж або перепродаж часу та місця для різних видів реклами в засобах масової інформації

Джерело: розроблено автором за інформацією [6]

## Додаток Б

## Основні шляхи забезпечення успішної реалізації проектів державно-приватного партнерства з боку Житомирської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»

Методи	Напрями	Цілі
Підвищення ефективності та прозорості управління	Організаційна структура залізничного транспорту	<p>1) ухвалення Закону України «Про державне регулювання у сфері транспорту», що, відповідно до розробленого законопроекту, передбачає створення державного незалежного органу Національної комісії, який здійснює державне регулювання у сфері транспорту;</p> <p>2) розробка та затвердження постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування», що дасть суб'єктам господарювання змогу забезпечити рівноправний доступ до залізничних колій для здійснення діяльності із перевезень вантажів і пасажирів на конкурентних засадах;</p> <p>3) забезпечення відкритості та рівноправності доступу всіх суб'єктів господарювання до залізничної інфраструктури, залишаючи державне регулювання ринку лише для тих елементів, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки;</p> <p>4) завершення роботи щодо організації діяльності АТ «УЗ», зокрема в межах структурних перетворень, з метою утворення вертикально інтегрованої системи управління всередині АТ «УЗ», що підвищить ефективність управління залізничним транспортом.</p>
Зміна фінансової моделі та системи встановлення тарифів на залізничному транспорті	Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності	<p>Під час реформування передбачається розділення управління кожним окремим видом бізнесу, що дасть змогу:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– розділити фінансові рахунки кожного виду діяльності та підвищити прозорість фінансових потоків в Укрзалізницю;</li> <li>– значно підвищити ефективність управління за рахунок забезпечення можливості визначення ефективності кожного виду діяльності;</li> <li>– визначити види діяльності, які для Укрзалізниці є непрофільними;</li> <li>– провести аналіз витрат кожного виду діяльності та розробити реальні методики розрахунку кожної складової тарифу;</li> <li>– зрозуміти реальну суму перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, а, отже, забезпечити державну підтримку збиткових видів перевезень та ліквідувати перехресне субсидування.</li> </ul>

## Продовження додатка Б

Методи	Напрями	Цілі
Модернізація рухомого складу та інфраструктур и українських залізниць	Українська залізниця	<p>1. Відновлення локомотивного парку залізничного транспорту таким чином:</p> <p>а) інноваційні зразки, що відповідають сучасним вимогам, нададуть можливість підвищити їх продуктивність з одночасним зменшенням енергозатрат та активне втілення в життя розробок вітчизняних підприємств;</p> <p>б) на основі застосування якісно нових технічних рішень, що суттєво підвищують економічність локомотива і подовжують термін його служби з подальшим сервісним обслуговуванням модернізованих машин;</p> <p>в) через відмову від ремонту тепловозів на користь їх корінної модернізації із суттєвим покращенням характеристик;</p> <p>г) різними видами ремонту, в т. ч. проведення капітальних ремонтів в умовах депо та спеціалізованих заводах з метою збільшення міжремонтних пробігів, вивчення можливості подовження терміну служби ряду моделей локомотивів.</p> <p>2. Оновлення вантажних вагонів для забезпечення заявлених до перевезення обсягів вантажів за рахунок створення та серійного виробництва вітчизняними виробниками.</p> <p>3. Підвищення ефективності використання рухомого складу, зокрема вантажних вагонів, шляхом зниження часу простоїв, порожніх пробігів, прискорення їх оборотності, підвищення продуктивності.</p> <p>4. Оновлення пасажирського рухомого складу шляхом формування замовлень для завантаження національних виробничих потужностей рухомим складом нового покоління з подальшою локалізацією виробництва рухомого складу на національних підприємствах та надання підтримки українському виробнику через сприяння розвитку швидкісних пасажирських поїздів на вітчизняних вагонобудівних заводах, а також виробництво двосистемних локомотивів, які працюють на постійному і змінному струмі з урахуванням вартості витрат у ході життєвого циклу локомотива.</p> <p>5. Ініціювання перегляду Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2022–2030 роки з метою визначення рівня її виконання та з можливістю подовження терміну дії і зі збереженням основного змісту та внесенням доповнень відповідно до потреб галузі.</p>
Пріоритетне реформування залізничного транспорту України	Розвиток ринкових відносин та децентралізація на залізницях України	<ul style="list-style-type: none"> <li>- розмежування природномонопольного та конкурентного секторів;</li> <li>- створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності та розвитку конкуренції;</li> <li>- забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів;</li> <li>- формування структури управління за видами комерційної діяльності;</li> <li>- поступове роздержавлення конкурентного сектору.</li> </ul>

Джерело: розроблено автором за інформацією [2, 5, 6]



## РЕЦЕНЗІЯ

на випускню кваліфікаційну роботу

Білошицького Максима Миколайовича на тему:

«Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України»

виконаної на здобуття ОС «Бакалавр»

за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування»

У Державному торговельно-економічному університеті

Представлена на рецензію випускна кваліфікаційна робота носить актуальний характер, вирізняється своєчасністю, оскільки присвячена питанням розвитку транспортної інфраструктури в рамках реалізації проєктів державно-приватного партнерства на прикладі Житомирської філії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (далі – Філія), яка є прикладом успішного розвитку залізничного транспорту в місті Житомир.

У процесі аналізу автором використовувалися теоретичні методи дослідження на основі використання Закону України «Про акціонерні товариства», методи аналізу, синтезу, індукції та дедукції, порівняння, графічні методи, які дали змогу отримати синтезоване уявлення про об'єкт і водночас наочно показати його складові.

Метою дослідження є вивчення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України та з'ясування ключових напрямків економічного зростання у цій сфері. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, переліку посилань на використані інформаційні джерела та додатків.

Перший розділ висвітлює питання функціонування Філії та проблем забезпечення її діяльності на засадах державно-приватного партнерства.

У другому розділі визначено основні напрями та завдання Філії щодо досягнення цілей розвитку державно-приватного партнерства та шляхи забезпечення успішної реалізації відповідних проєктів.

Результати проведеного дослідження можуть бути використані Філією та органами публічної влади у сфері транспортної інфраструктури.

Випускна кваліфікаційна робота відповідає вимогам, виконана у повному обсязі і заслуговує на оцінку «відмінно», а її автор Білошицький Максим Миколайович на отримання кваліфікації бакалавра відповідно до обраної спеціальності.

Рецензент

Директор Житомирської філії  
ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»



Ігор УГЛАНОВ

Завідувачу кафедри публічного  
управління та адміністрування  
Новіковій Н.Л.

### Заява

Я, Білошицький Максим Миколайович, повідомляю, що за результатами проведення самостійної перевірки з використанням програмно-технічних засобів у наданій випускній кваліфікаційній роботі на тему: «Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України» не міститься елементів академічного плагіату. У випадках використання прямих запозичень з друкованих та електронних джерел, вказані відповідні посилання.

Робота для перевірки надається у друкованому та електронному варіантах.  
Електронна версія моєї роботи ідентична з друкованою.



«04» червня 2022 року

\_\_\_\_\_ (підпис)

## Згода

Я, Білошицький Максим Миколайович, цим засвідчую, що є автором випускної кваліфікаційної роботи на тему: “Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України” несучи повну відповідальність за достовірність, точність та повноту поданої у роботі інформації, жодна частина роботи не була скопійована, за винятком випадків, коли робиться належне підтвердження в присвоєнні. Я підтверджую, що у роботі не міститься державної таємниці або інформації для службового користування.

Цим засвідчую, що жодна частина цієї роботи не була опублікована мною раніше.

Я даю дозвіл на те, що моя робота буде направлена в інституційний депозитарій Державного торговельно-економічного університету і збережена в базі даних для майбутньої перевірки плагіату.



«04» червня 2022 року

(Білошицький М.М.)

Підпис

Прізвище, ініціали