

УДК 658.14 : 656.2

**СВІТОВИЙ ДОСВІД ФІНАНСУВАННЯ  
ПРОЕКТІВ РОЗВИТКУ  
ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЦЬ НА  
ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО  
ПАРТНЕРСТВА**

*Кузьменко А.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

Державно-приватне партнерство (ДПП) набуває все більшого поширення в світовій практиці. Згідно з даними Світового банку спостерігає стійке зростання як числа проектів, що фінансуються на принципах ДПП, так і загального обсягу інвестицій. Адже ця форма фінансування передбачає таке поєднання економічної політики, дій державних органів влади та приватного сектору економіки, які дозволяють активізувати виробничу кооперацію, розширити межі застосування аутсорсингу та надавати державну підтримку суб'єктам господарювання, яка передбачає оптимізацію адміністративних процедур, зниження державного регулювання ціноутворення та зниження податкового навантаження. В світі саме така практика, в основі якої знаходиться не конкуренція, а кооперація та справедливий розподіл ризиків між державою та приватним капіталом, виступає дієвим механізмом розвитку об'єктів інфраструктури, і залізничного транспорту в тому числі.

Аналіз світового досвіду розвитку транспортної інфраструктури показав, що доля проектів ДПП в транспортній сфері займає друге місце та становить 26,2% від всієї кількості проектів ДПП. Прикладами вдалого фінансування розвитку залізничного транспорту із застосуванням механізмів ДПП є:

- реалізований компанією Siemens на умовах концесії проект будівництва залізниці в Мексиці, терміном в 30 років та з загальним обсягом інвестицій – 1,1 млрд. дол.;

- побудована в Нідерландах високошвидкісна магістраль HSL Zuid. Обсяг інвестицій на будівництво склав 1,2 млрд. Є, які було внесено приватними інвесторами за механізмом ДПП ( 90% - приватні банки та 10% промислові компанії);

- впровадження високошвидкісного залізничного сполучення між Лондоном та Євротунелем. Ці проекти реалізовані на основні двох форм ДПП, що отримали найбільше поширення в світі. Це концесійний договір, в рамках якого приватному партнеру держава передає окремі повноваження і функції, та договірна форма, що реалізується шляхом укладання угод про співробітництва або управління компанією в рамках чого держава передає партнеру функції, пов'язані або з розробкою, будівництвом, експлуатацією,

обслуговуванням, або з орендою та управлінням). Саме комбінація цих функцій забезпечила поширення різних моделей ДПП.

Найбільш розвитку при фінансуванні проектів розбудови залізничного транспорту в світовій практиці отримали такі моделі ДПП, як BOT (будівництво-експлуатація/управління-передача), DBFO (проекування – будівництво – фінансування – експлуатація / управління), BOO (будівництво – володіння - експлуатація / управління), BLT (будівництво – оренда – передача), ROT (відновлення – експлуатація – передача) та LDO ( оренда – розробка – експлуатація). Саме втілення цих моделей ДПП при фінансуванні проектів розвитку інфраструктури залізниць забезпечило на сьогоднішній день стрімкий розвиток залізничного транспорту та зростання його ролі в реалізації економічних зв'язків країн.

УДК 56.2:338.47

**УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ  
ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ НА ОСНОВІ  
ПІРАМИДИ ГЕЙНРІХА**

*Ломинога І.В., асистент (УкрДУЗТ)*

Піраміда Гейнріха (трикутник транспортних подій, піраміда нещасних випадків) – досить цікава основа для побудови системи управління безпекою. Хоча вона була розроблена у 30-х роках минулого сторіччя, тим не менш, являє собою зручну відправну точку для початку дискусії і проведення подальших досліджень. Автор припускав, що усі нещасні випадки на робочих місцях пов'язані між собою та знаходяться у певному співвідношенні за частотою виникнення (на 1 важкий випадок припадає 29 легких та 300 без наслідків), тому оцінюючи ризики на нижньому рівні піраміди та зменшуючи кількість можливих незначних за своїм негативним впливом несприятливих ситуацій, можна досягти зниження ймовірності настання непоправних наслідків.

На основі піраміди Гейнріха видається можливим управління ризиками транспортних подій на залізничному транспорті. Три прошарки добре ілюструють частоту їх виникнення, а саме: нижній відображає небезпечні події (невідповідності), середній – інциденти, верхній – події з важкими наслідками (аварії, катастрофи). Наявність стійкого причинно-наслідкового зв'язку між прошарками піраміди дає можливість вважати, що невідповідності приводять до інцидентів, а ті, в свою чергу, до аварій. Отже, зниження ризиків у нижньому прошарку дасть змогу прогнозувати ризики середнього і верхнього, тобто «підточити»