

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ЕЛЕМЕНТ МЕХАНІЗМУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

О. М. Полякова, к. е. н., доцент, Український державний університет залізничного транспорту, polyakovalena2@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1209-8108,

Т. І. Липська, студентка, Український державний університет залізничного транспорту, Kursavto@ukr.net,

О. М. Кучинська, студентка, Український державний університет залізничного транспорту, Elena9119@ukr.net

Методологія дослідження. Результати отримані за рахунок застосування методів: системного підходу до розвитку державно-приватного партнерства; логічного узагальнення – при визначенні категорії «державно-приватне партнерство»; структурно-функціонального та порівняльного аналізу – при дослідженні тенденцій, факторів та моделей державно-приватного партнерства.

Результати. Визначено роль державно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури. Підкреслено, що відповідальність держави за розвиток галузей інфраструктури при обмеженості фінансових можливостей визначає необхідність об'єднання ресурсів і дій держави та приватного сектора в різних формах державно-приватного партнерства. Наведено трактування державно-приватного партнерства, виокремлено його ознаки, сфери реалізації в Україні. Проаналізовано європейський досвід розвитку державно-приватного партнерства в транспортній галузі. Розглянуто особливості становлення й розвитку державно-приватного партнерства в Україні. Виявлено, що в Україні ефективність діяльності державно-приватних партнерств пов'язана з функціонуванням неформальних інститутів. Розглянуто моделі державно-приватного партнерства. Зазначено, що залучення приватних коштів вимагатиме пропорційного збільшення державного фінансування, нового підходу до системи управління ризиками, урахування національних звичаїв, традицій, особливостей економічної та організаційної культури бізнес-партнерів.

Новизна. Обґрунтовано доцільність застосування інституційного підходу до вивчення відносин партнерства державного і приватного секторів при реалізації інфраструктурних проєктів у сфері транспорту.

Практична значущість. Запропоновано напрями удосконалення взаємодії державного та приватного сектору при реалізації інфраструктурних проєктів, які спрямовані на мінімізацію впливу неформальних інститутів на розвиток партнерства.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, публічно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура, державний сектор, бізнес-партнери, інвестиції, модель взаємодії, концесія, фінансування, ефективність.

Постановка проблеми. Забезпечення безперешкодного товарообміну з тісним кооперуванням промислових, транспортних, логістичних організацій в єдиному інформаційно-транспортному просторі здійснюється за умови нормального функціонування національного транспорту, робота якого обумовлюється багатьма факторами і, в першу

чергу, наявністю та станом транспортної інфраструктури. Великі інфраструктурні проєкти супроводжуються інвестиціями в будівництво, а пізніше і в реконструкцію споруд, викликаючи попит на продукцію суміжних секторів. Досвід азіатських країн показує, що інвестиції \$ 1 в інфраструктуру дають приросту ВВП [1].

Наша країна в 2019 році займає 114 місце в світі за якістю інфраструктури [2]. За даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі, для реконструкції та розвитку інфраструктури Україні необхідно мінімум 8 млрд дол. щорічно [3]. За оцінками Українського інституту майбутнього, нам щороку потрібно залучати 20 млрд доларів зовнішніх інвестицій, для того, щоб зупинити деградацію інфраструктури, почати відновлювати і створювати нову [4].

Варто зазначити, що вартість інфраструктури, створеної в рамках ДПП, помітно зростає в перспективі. Вкладення в інфраструктуру, навіть в умовах світової фінансової кризи, вважаються найбільш надійними, оскільки навіть намагаючись заощадити на формах споживання, ми гарантовано оплачуємо користування об'єктами інфраструктури [5].

Саме відповідальність держави за розвиток галузей інфраструктури при обмеженості фінансових можливостей визначає необхідність об'єднання ресурсів і дій держави і приватного сектора в різних формах державно-приватного партнерства (ДПП). Виникнення нової форми взаємин держави і приватного сектора економіки можна пояснити прагненням до скорочення витрат по управлінню держвласністю для однієї сторони, та прагненням скоротити витрати за рахунок довгострокових відносин для іншої сторони. При таких умовах бізнес-сектор повинен стати повноправним партнером держави у вирішенні першочергових питань і формуванні подальшої стратегії економічно-соціального розвитку країни.

Викладене вище дозволяє поставити проблему формування і розвитку інституту приватно-державного партнерства в ряд актуальних наукових напрямків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми взаємодії державного і приватного секторів аналізують з багатьох позицій як зарубіжні, так і вітчизняні вчені й фахівцями в даній галузі, зокрема: Г. А. Борщевський, В. Л. Дикань, А. В. Толстова, С. Підгаєць, Т. В. Стеценко, В. Г. Яременко, О. М. Лосєва, К. Шеїн та ін. [6–10]. Питання розвитку транспортної інфраструктури України на основі взаємодії держави, бізнесу і

суспільства висвітлені в працях Н. М. Бондаря, Б. А. Волкова, О. Ю. Добрини, В. Л. Диканя, Г. В. Обруч, Ю. Є. Пашенка, М. В. Корінь, А. О. Гавриленкова, В. В. Чуликова / та інших вчених [11–15].

Разом з тим комплексного дослідження вимагають інституціональні аспекти формування приватно-державного партнерства в сучасній економіці, інституціональний аналіз особливостей взаємодії держави і приватного сектора при реалізації інфраструктурних проектів.

Формулювання мети статті. Метою даної статті є обґрунтування ролі державно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури та виявлення особливостей його здійснення в інституціональній системі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Державно-приватне партнерство (ДПП) є одним із сучасних механізмів залучення фінансування до державного бюджету, що діє через партнерство органів влади та одним або декількома приватними підприємствами. Взаємодія державного та приватного сектору заснована на договорі співробітництва між органами державної влади та приватними підприємствами, при якому ресурси обох сторін об'єднуються з розподілом відповідальності та відшкодувань для довгострокової співпраці на вигідних умовах між ними, та спрямована на створення нових або відновлення вже існуючих об'єктів, які потребують фінансування та експлуатації цих об'єктів.

Згідно з визначенням Європейської комісії, запропонованим у 2003 році, державно-приватне партнерство можна охарактеризувати як передання приватному сектору частини повноважень, відповідальності та ризиків щодо реалізації інвестиційних проектів, які традиційно впроваджувалися чи фінансувалися публічним сектором [5]. В англо-саксонських країнах, на території ЄС ця система визначається як публічно-приватне партнерство (Public-Private Partnership). Тому поняття «public» чітко не ідентифікує учасника партнерства.

Всесвітній банк під ДПП розуміє середньострокові або довгострокові угоди між державною і приватною стороною, в рамках

яких ряд послуг передаються зі сфери відповідальності державного сектора приватній стороні [16].

В Законі України «Про державно-приватне партнерство» ДПП розглядається як співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів, що згідно із Законом України "Про управління об'єктами державної власності" здійснюють управління об'єктами державної власності, органів місцевого самоврядування, Національною академією наук України, національних галузевих академій наук (державних партнерів) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій (приватних партнерів), що здійснюється на основі договору та відповідає ознакам державно-приватного партнерства [17].

До ознак державно-приватного партнерства належать:

1) створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення) об'єкта державно-приватного партнерства та/або управління (користування, експлуатація, технічне обслуговування) таким об'єктом;

2) довготривалість відносин (від 5 до 50 років);

3) передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства;

4) внесення приватним партнером інвестицій в об'єкт державно-приватного партнерства [17].

Варто зазначити, що в Україні часто застосовують спільне фінансування від держави та приватного сектору для розв'язання місцевих проблем соціально-економічного характеру. Сама взаємодія державних органів та органів місцевого самоврядування, мешканців адміністративно-територіального утворення та бізнесу має деякі відмінності від державно-приватного партнерства (міні-проекти реалізуються в межах одного бюджетного року; бюджет проекту незначний; не відбувається передачі об'єкта приватному партнеру; крім нематеріального заохочення та можливого обмеженого права використання об'єкта в некомерційних цілях,

приватний партнер не отримує прибутку; ініціатива щодо реалізації проекту належить територіальній громаді в особі громадських організацій, органів самоорганізації населення, ініціативних груп громадян). При реалізації таких проектів деякі науковці говорять про державно-приватно-громадське партнерство [7, с.476].

Існує безліч прикладів вдалої співпраці між державним та приватним секторами, як економічно розвинутих країн, так і тих, що тільки розвиваються та ухвалюють нові проекти з відбудови економіки країни в негативних умовах, обґрунтовано доводять, що програми державно-приватного партнерства допомагають в короткі строки залучити приватні інвестиції в важливі для країни проекти та забезпечують різкий ріст фінансування за відсутності великих вкладень з боку держави.

Перші місця в області застосування механізмів державно-приватного партнерства належать США, Великобританії, Франції та Німеччині. Лідируючою є транспортна інфраструктура, друге місце займає соціальна інфраструктура.

У 2019 році сукупна вартість трансакцій ДПП на Європейському ринку становила 9,8 млрд євро, проте це на 31% порівняно з 2018 роком. У 2019 році найбільший ринок ДПП за обсягом був у Великобританії – 3,3 млрд євро (427 млн євро у 2018 році), а Франція стала країною з найбільшою кількістю проектів (8 проектів у 2019 році проти 15 у 2018 році).

Варто відзначити, що транспорт був найбільшим сектором як з точки зору вартості, так і кількості проектів [18]. Так, у 2019 році було закрито шість великих угод:

– Silvertown Tunnel – (1,4 млрд євро) у Великобританії;

– Netz Elbe Spree Rolling Stock – (1,3 млрд євро) у Німеччині;

– Brentwood Borough Regeneration – (1,2 млрд євро) у Великобританії;

– A9 Amsterdam Motorway – (850 млн євро) в Нідерландах;

– Tarn-et-Garonne Broadband – (656 млн євро) у Франції;

– Tram de Liège – (558 млн євро) в Бельгії [18].

Сукупна їх вартість становила 5,9 млрд

євро, що становить 61% від загальної ринкової вартості.

За даними аналітиків інвестиційної компанії InfraOne витрати РФ на інфраструктуру у 2019 році складають майже 2,2 трлн руб. Приблизно 41% фонду розвитку федерального бюджету буде спрямовано на фінансування інфраструктури [19].

Закон України «Про державно-приватне партнерство» (Ст. 4) визначає основні сфери реалізації ДПП в Україні, а саме [17]:

- виробництво, транспортування і постачання тепла та розподіл і постачання природного газу;

- будівництво та/або експлуатація автошляхів, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури;

- машинобудування;

- збір, очищення та розподілення води;

- охорона здоров'я;

- туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт;

- забезпечення функціонування зрошувальних і осушувальних систем;

- поводження з відходами, крім збирання та перевезення;

- виробництво, розподілення та постачання електричної енергії;

- надання соціальних послуг, управління соціальною установою, закладом;

- виробництво та впровадження енергозберігаючих технологій, будівництво та капітальний ремонт житлових будинків, повністю чи частково зруйнованих внаслідок бойових дій на території проведення антитерористичної операції;

- встановлення модульних будинків та будівництво тимчасового житла для внутрішньо переміщених осіб;

- надання освітніх послуг та послуг у сфері охорони здоров'я;

- управління пам'ятками архітектури та культурної спадщини.

Перелік основних сфер впровадження ДПП не є повним; за рішенням органів державної влади цей механізм співпраці може бути використано і в інших сферах.

Вважається, що концепцію ДПП неможливо стандартизувати на міжнародному рівні, оскільки ініціативи співпраці повинні

відповідати політичним цілям конкретних урядів, реалізовуватися з урахуванням наявних ресурсів і доповнювати систему державних замовлень.

В Україні на сьогоднішній день модель взаємодії бізнесу, влади і суспільства знаходиться на первинному етапі становлення. Зокрема, до сих пір залишається високий рівень недовіри між бізнесом і владою і не створені механізми забезпечення діалогу між ними.

За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні станом на 01.01.2020 на засадах ДПП укладено 187 договорів, з яких реалізується 52 договори (34 – договорів концесії, 16 – договорів про спільну діяльність, 2 – інші договори), 135 договорів не реалізується (4 договори – закінчено термін дії, 18 договорів – розірвано, 113 договорів – не виконується) [20].

Чому так відбувається? Незважаючи на існування та постійне удосконалення законодавства України з питань партнерства державного та приватного сектору (Закони України «Про державно-приватне партнерство», «Про концесію», «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні» та ін.), створення в 2016 році Проектного офісу з питань ДПП в інфраструктурі «SPILNO» при Міністерстві інфраструктури України, більшість проектів не реалізується. На думку фахівців, для реалізації цих проектів потрібні: законодавство, політична воля і баланс інтересів. Далі – прийняття вторинного законодавства та міжнародний досвід [21].

Аналітики Центру транспортних стратегій виділяють два питання, що турбують інвесторів: перше – гарантія права приватної власності; друге – податкова система [4]. За результатами дослідження «Державно-приватне партнерство в інфраструктурі», яке спільно провели ЦТС і Deloitte в рамках проекту «Галузевий контроль», для 69% компаній фактор номер один для реалізації проектів ДПП – це якість підготовки ТЕО. На другому місці – фінансування та технічна підтримка МФО [21]. Що ж маємо на практиці? Війну, корупцію, недосконале законодавство та судову систему.

У рейтингу найбільш придатних країн для ведення бізнесу в 2019 році журналу Forbes Україна посіла на 77 місці із 161 заявлених (інфляція 14,4%, зростання ВВП – 2,5%, а негативне сальдо торгового балансу – в 1,9%). При обчисленні рейтингу було враховано 15 показників: захищеність прав власності, інновації, податки, технології, корупцію, розмір ринку, політичні ризики, рівень життя, якість робочої сили, особисту, торговельну та фінансову свободу, рівень бюрократії і захищеність інвестицій. Місце України в міжнародному рейтингу Doing Business-2019 – 71 з 190 [22].

Приблизно 40% української економіки знаходиться в тіні [4]. За офіційними даними, оприлюдненими Міністерством економічного розвитку і торгівлі України (МЕРТ) 20 грудня 2018 року, рівень тіньової економіки у I півріччі 2018 року склав 32% офіційного ВВП, причому в галузі транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність рівень тіньової економіки за цей період сягнув 49% [22].

За даними фахівців Світового банку, всі реалізовані проекти здійснювалися тільки українськими компаніями, міжнародні інвестиції не залучалися. Понад 20% всіх інвестиційних проектів ініційовані приватними компаніями, проекти не завжди орієнтовані на громадський інтерес. Партнерство розвивається таким чином: або держава фінансує проекти з держбюджету, або компанія самостійно отримує комерційний позику (в тому числі у власному банку), а уряд забезпечує його державними гарантіями [23].

До того ж новий закон про концесію, на жаль, не виключає корупційні ризики, пов'язані за отриманням державної підтримки проектів, і відлякує інвесторів. В Україні ефективність діяльності створюваних приватно-державних партнерств пов'язана з функціонуванням неформальних інститутів занадто сильно.

Привабливість України для приватних партнерів погіршується як діями службовців, які укладають відповідні договори без наявності необхідного обсягу дієздатності, так і діями кмітливих підприємців, які намагаються використовувати такий інститут тільки для власного збагачення, але з використанням пільг і гарантій, передбачених для

реальних підприємців, що мають на меті не тільки задоволення власних інтересів, а й поліпшення соціального і бізнес-середовища країни [10]. Отже, такі інвестиційні договори складно віднести до проектів ДПП, оскільки державний або громадський інтерес до них не простежується.

Ще актуальним для інвесторів питанням є визначення ефективності державно-приватного партнерства. На думку експертів Світового банку, метод реалізації проекту вторинний, спочатку повинні визначитися сама його цінність для суспільства і ефективність, а вже потім з урахуванням можливих фіскальних ризиків - форма реалізації [3].

Згідно Порядку проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, затвердженого Постановою КМУ від 11.04.2011 р., аналіз ефективності проводиться на підставі пропозиції шляхом:

1) детального обґрунтування соціально-економічних та екологічних наслідків здійснення ДПП за результатами аналізу:

– економічних та фінансових показників фінансової моделі здійснення ДПП;

– соціальних наслідків здійснення ДПП, зокрема підвищення якості послуг та рівня забезпечення попиту товарами (роботами і послугами);

– екологічних наслідків здійснення ДПП з урахуванням можливого негативного впливу на довкілля;

2) обґрунтування вищої ефективності проекту із залученням приватного партнера порівняно з реалізацією проекту без такого залучення;

3) виявлення видів ризиків здійснення ДПП, їх оцінки та визначення форми управління ризиками;

4) визначення форми здійснення ДПП;

5) визначення соціально-економічних та екологічних перспектив після закінчення дії договору, укладеного в рамках ДПП [23].

На практиці ж найчастіше проект вважається успішним, якщо всі його фінансові умови були виконані; і, відповідно, оцінюються проекти також тільки з цієї точки зору. За статистикою тільки 10–15% ініційованих проектів доцільно впроваджувати саме на засадах ДПП. Причиною цього є можливість

оптимізації розподілу ризиків між державним та приватним партнерами, що робить таке партнерство вигідним в порівнянні з тим, яким чином ці послуги зараз надаються [24].

У сучасній світовій практиці існує велика різноманітність моделей державно-приватного партнерства. За ступенем участі приватного сектора у взаємодії влади і бізнесу виділяють чотири моделі:

1) контракти на управління та лізинг (Management and Lease Contracts): приватний сектор бере на себе відповідальність за здійснення управління проектом, але при цьому об'єкт залишається у власності держави, яка приймає інвестиційні рішення;

2) концесії – найпоширеніша форма партнерства. Приватний партнер зобов'язується здійснювати управління проектом в рамках договірної періоду, протягом якого на нього також покладається ризик, пов'язаний з інвестиційним вкладенням капіталу. Концесійні угоди задіяні майже в усіх інфраструктурних галузях. Таке партнерство надає концесіонеру право отримувати прибуток і / або грошові виплати від здійснення діяльності.

Найпопулярнішою в світі є модель концесії Build-Own-Operate, згідно з якою інвестор будує або реконструює об'єкт державної власності, заробляє на експлуатації і платить відсоток державі;

3) «проекти зеленого поля» (Greenfield Projects) – приватний партнер самостійно або спільно з державою будує і експлуатує новостворений об'єкт в межах терміну, зазначеного в контракті;

4) продаж активів (Divestitures) – приватний сектор купує частину об'єкту держсектора через розміщення вільних коштів в покупку акції або через програми приватизації, що надають право власності на об'єкти [9].

В Україні ДПП формалізується за допомогою договорів концесії, договорів управління майном, договорів про спільну діяльність та інших договорів [17].

Необхідно зазначити, що залучення приватних коштів вимагатиме пропорційного збільшення державного фінансування, оскільки прихід приватного капіталу в реалізацію капіталомістких, з великим терміном

окупності інфраструктурних проектів без цього навряд чи виявиться можливим. Крім того, існуючі моделі ДПП вимагають принципово нового підходу до системи управління ризиками. До того ж слід враховувати національні звичаї, традиції, особливості економічної та організаційної культури бізнес-партнерів, які також впливають на успішність ДПП.

Висновки. Просування ДПП є одним з механізмів забезпечення сталого розвитку економіки України та поліпшення інвестиційного клімату. Істотну роль у розширенні ДПП повинно зіграти подальше удосконалення законодавчої і нормативної бази, у тому числі на підставі як позитивних, так і негативних результатів спроб сформуванню таке партнерство. Крім того, для забезпечення припливу приватного капіталу в інфраструктурні проекти, держава повинна створювати прийнятний для обох сторін баланс ризиків і винагород, а також враховувати прояви позицій некомерційних організацій, бізнес-структур при спільній взаємодії і здійснювати аналіз стану партнерських відносин на основі інтегрованих вимірів.

Сенс партнерства держави і бізнесу – в соціальному та економічному розвитку країни, регіонів. При збалансованості інтересів і відповідальності сторін бізнес-сектор може стати повноправним партнером держави у вирішенні першочергових питань і формуванні подальшої стратегії економічно-соціального розвитку країни.

Література

1. Гладух М. В. Анализ реализованных проектов государственно-частного партнерства в Украине / М. В. Гладух // Интернет – конференції ХНУМГ ім. О. М. Бекетова [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://eprints.kname.edu.ua/45506/1/ilovepdf_com-261-263.pdf.
2. Рейтинг инфраструктуры Украины: динамика за 7 лет [Электронный ресурс] – Режим доступу: https://cfts.org.ua/infographics/reiting_infrastruktury_uk_rainy_dinamika_za_7 лет
3. Самаева Ю. Государственно-частное партнерство – не цель, а один из способов ее достижения [Электронный ресурс] – Режим доступу: https://zn.ua/macrolevel/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-ne-cel-a-odin-iz-sposobov-ee-dostizheniya_.html
4. Амелин А. Большой Украине большие проекты / А. Амелин // Центр транспортных стратегий, 1.09.2016. [Электронный ресурс]. – Режим доступу:

http://cfts.org.ua/opinions/bolshoy_ukraine_bolshie_proekty_94

5. Реалізація проектів державно-приватного партнерства в Україні. Практ. пос.– Київ, SPILNO. Жовтень, 2017. – 94 с.

6. Борщевский Г. А. Государственно-частное партнерство: учебник и практикум для СПО. / Г. А. Борщевский. – М. : Издательство Юрайт, 2019. – 282 с.

7. Дикань В. Л. Розвиток економіки України на основі принципу рівноправності відносин держави, бізнесу та суспільства / В. Л. Дикань, А. В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 63. – С. 9–19.

8. Пидгаец С. Европейский опыт применения моделей государственно-частного партнерства / С. Пидгаец // Журнал европейской экономики. – 2011. – Том 10 (№ 3). – С. 311–330.

9. Стеценко Т. В. Відбір проектів розвитку територіальних громад для співфінансування з місцевих бюджетів / Т. В. Стеценко, В. Г. Яременко, О. М. Лосєва // Економіка і суспільство. – 2017. – № 11. – С. 474–480.

10. Шеин К. Почему частные инвесторы отказываются работать с государством? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://uz.ligazakon.ua/magazine_article/EA010008

11. Бондар Н. М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі / Н. М. Бондар. // Ефективна економіка. – 2010. – № 6. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_6_19.

12. Волков Б. А. Эффективность механизмов ГЧП для транспортной инфраструктуры / Б. А. Волков, А. Ю. Добрин // Мир транспорта. – 2017. – Том 15. – № 2. – С. 124–139.

13. Дикань В. Л. Управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2020. – № 69. – С. 9–21.

14. Пашенко Ю. Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць / Ю. Є. Пашенко, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 49. – С. 74–79.

15. Гавриленков А. А. ГЧП в транспортной отрасли / А. А. Гавриленков, А. Ю. Добрин, В. В. Чуликов // Мир транспорта. – 2012. – № 1. – С. 96–101.

16. White Paper. Управління місцевою культурною спадщиною в Україні: огляд державної політики, джерел та моделей фінансування [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://reherit.org.ua/wp-content/uploads/2019/08/White-Paper_Management-of-Local-Cultural-Heritage-in-Ukraine_State-Policy-Review-Sources-and-Funding-Models-1.pdf

17. Про державно-приватне партнерство [Електронний ресурс]: Закон України від 1 лип. 2010 р. № 2404-VI. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

18. Market Update Review of the European PPP Market in 2019 [Electronic resource] – Access mode:

https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2019_en.pdf

19. Адамчук О. Инфраструктурные инвестиции побили рекорд [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/01/15/791511-rinok-infrastrukturnih-kontsessii>

20. Стан здійснення ДПП в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>

21. Быстрицкая О. Государственно-частное партнерство в сфере инфраструктуры: как в Украине применить мировой опыт (Материалы конференции «Инфраструктурные проекты ГЧП в Восточной Европе, на Кавказе и в Центральной Азии. 2018») [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cfts.org.ua/articles/gosudarstvenno_chastnoe_partnerstvo_v_sfere_infrastruktury_kak_v_ukraine_primenit_mirovoy_opyt_1458

22. Економіка України: результати 2018 року та їх відлуння у майбутньому [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ngoipr.org.ua/news/ekonomika-ukrayiny-rezultaty-2018-roku-ta-yih-vidlunnya-u-majbutnomu/>

23. Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства [Електронний ресурс]: Постанова КМУ від 11 квітня 2011 р. №384. – Режим доступу: // <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-%D0%BF>

24. Затворницкая О. Государственно-частное партнерство: пора учиться на ошибках [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://zn.ua/macrolevel/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-pora-uchitsya-na-oshibkah-295814_.html

References

1. Gladukh, M.V. (2017). Analiz realizovannykh proektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Ukraine. Proceedings from МІІМ '17: Internet - conference KNUMG im. O.M. Beketova. Retrieved from https://eprints.kname.edu.ua/45506/1/ilovepdf_com-261-263.pdf.

2. Reytng infrastruktury Ukrainy: dinamika za 7 let. Retrieved from https://cfts.org.ua/infographics/reytng_infrastruktury_ukrainy_dinamika_za_7_let.

3. Samaeva, Yu. (2016). Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo – ne tsel, a odin iz sposobov eyo dostizheniya. Retrieved from <https://zn.ua/macrolevel/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-ne-cel-a-odin-iz-sposobov-ee-dostizheniya-.html>.

4. Amelin, A. (2016). Bolshoy Ukraine bolshie proekty. Tsentr Transportnykh Strategiy. Retrieved from http://cfts.org.ua/opinions/bolshoy_ukraine_bolshie_proekty_94.

5. Realizatsiia proektiv derzhavno-privatnoho partnerstva v Ukraini. (2017). Kyiv: SPILNO.

6. Borshchevskiy, G.A. (2019). Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo. Moskva: Yurayt.

7. Dykan, V.L. & Tolstova, A.V. (2018). Rozvytok ekonomiky Ukrainy na osnovi pryntsyphu ravnopravnosti

vidnosyn derzhavy, biznesu ta suspilstva. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, (63), 9-19. <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i63.146213>.

8. Pidgaets, S. (2011). Evropeyskiy opyt primeneniya modeley gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. Zhurnal Evropeyskoy Ekonomiki, (10), 311-330.

9. Stetsenko, T.V., Yaremenko, V.H. & Losieva, O.M. (2017). Vidbir proektiv rozvytku terytorialnykh hromad dlia spivfinansuvannia z mistsevykh biudzhativ. Ekonomika i suspilstvo, (11), 474-480.

10. Shein, K. (2017). Pochemu chastnye investory otkazyvayutsya rabotat s gosudarstvom? Retrieved from https://uz.ligazakon.ua/magazine_article/EA010008. (in Ukrainian).

11. Bondar, N.M. (2010). Svitovi dosvid derzhavno-privatnoho partnerstva u transportniy haluzi. Efektyvna ekonomika, (6). Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_6_19.

12. Volkov, B.A., & Dobrin, A.Yu. (2017). Effektivnost mekhanizmov GChP dlya transportnoy infrastruktury. Mir transporta, (15/2), 124-139.

13. Dykan, V.L., & Obruch, H.V. (2020). Upravlinnia realizatsiieiu spilnykh investytsiinykh proektiv za uchastiu pidpriemstv zaliznychnoho transportu v umovakh tsyfrovizatsii. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, (69), 9-21. <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i69.200533>

14. Pashchenko, Yu.Ye., & Korin, M.V. (2015). Derzhavno-privatne partnerstvo yak mekhanizm finansovoho zabezpechennia rozvytku transportnoi infrastruktury zaliznyts. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, (49), 74-79. <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i49.51099>

15. Gavrilentov, A.A., Dobrin, A.Yu. & Chulikov, V.V. (2012). GChP v transportnoy otrasli. Mir transporta, (1), 96-101.

16. White Paper. Upravlinnia mistsevoiu kulturnoiu spadshchynoiu v Ukraini: ohliad derzhavnoi polityky, dzherel ta modeley finansuvannia. (2019). Retrieved from https://reherit.org.ua/wp-content/uploads/2019/08/White-Paper_Management-of-

Local-Cultural-Heritage-in-Ukraine_State-Policy-Review-Sources-and-Funding-Models-1.pdf.

17. Pro derzhavno-privatne partnerstvo: Zakon Ukrainy №2404-VI (2010). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.

18. Market Update Review of the European PPP Market in 2019. (2019). Retrieved from https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2019_en.pdf

19. Adamchuk, O. (2019). Infrastrukturnye investitsii pobili rekord. Retrieved from <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/01/15/791511-rinok-infrastrukturnih-kontsessii>.

20. Stan zdiisnennia DPP v Ukraini. (2017). Retrieved from <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>.

21. Bystritskaya, O. (2018). Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v sfere infrastruktury: kak v Ukraine primenit mirovoy opyt. Proceedings from MIIM '18: Materialy konferentsii «Infrastrukturnye proekty GChP v Vostochnoy Evrope, na Kavkaze i v Tsentralnoy Azii. 2018». Retrieved from https://cfts.org.ua/articles/gosudarstvenno_chastnoe_partnerstvo_v_sfere_infrastrukturny_kak_v_ukraine_primenit_mirovoy_opyt_1458.

22. Ekonomika Ukrainy: rezultaty 2018 roku ta yikh vidlunnia u maybutnomu. Retrieved from <https://ngoipr.org.ua/news/ekonomika-ukrayiny-rezultaty-2018-roku-ta-yih-vidlunnya-u-majbutnomu/>.

23. Deiaki pytannia orhanizatsii zdiysnennia derzhavno-privatnoho partnerstva: Postanova KМУ №384. (2011). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-%D0%BF>.

24. Zatvornitskaya, O. (2018). Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: pora uchitsya na oshibkakh. Retrieved from <https://zn.ua/macrolevel/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-pora-uchitsya-na-oshibkah-295814.html>.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ЭЛЕМЕНТ МЕХАНИЗМА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

Е. Н. Полякова, к. э. н., доцент, Т. И. Липская, студентка, Е. Н. Кучинская, студентка, Украинский государственный университет железнодорожного транспорта

Методология исследования. Результаты получены за счет применения методов: системного подхода к развитию государственно-частного партнерства; логического обобщения – при определении категории «государственно-частное партнерство»; структурно-функционального и сравнительного анализа – при анализе тенденций, факторов и моделей государственно-частного партнерства.

Результаты. Определена роль государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры. Подчеркнуто, что ответственность государства за развитие отраслей инфраструктуры при ограниченности финансовых возможностей определяет необходимость объединения ресурсов и действий государства и частного сектора в различных формах государственно-частного партнерства. Приведена трактовка государственно-частного партнерства, выделены его признаки, сферы реализации в Украине.

Проанализирован европейский опыт развития государственно-частного партнерства в транспортной отрасли. Рассмотрены особенности становления и развития государственно-частного партнерства в Украине. Отмечено, что в Украине эффективность деятельности государственно-частных партнерств связана с функционированием неформальных институтов. Рассмотрены модели государственно-частного партнерства. Указано, что привлечение частных средств потребует пропорционального увеличения государственного финансирования, нового подхода к системе управления рисками, учета национальных обычаев, традиций, особенностей экономической и организационной культуры бизнес-партнеров.

Новизна. Обоснована целесообразность применения институционального подхода к изучению отношений партнерства государственного и частного секторов при реализации инфраструктурных проектов в сфере транспорта.

Практическая значимость. Предложены направления совершенствования взаимодействия государственного и частного сектора при реализации инфраструктурных проектов, направленные на минимизацию влияния неформальных институтов на развитие партнерства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, публично-частное партнерство, транспортная инфраструктура, государственный сектор, бизнес-партнеры, инвестиции, модель взаимодействия, концессия, финансирование, эффективность.

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS AN ELEMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT MECHANISM IN UKRAINE

*O. M. Poliakova, Ph. D (Econ.), Associate Professor, T. I. Lipska, student,
O. M. Kuchinska, student, Ukrainian state University of railway transport,*

Methods. The results were obtained through the use of methods: a systems approach to the development of public-private partnerships; logical generalization – in determining the category of «public-private partnership»; structural-functional and comparative analysis – in the analysis of trends, factors and models of public-private partnership.

Results. The role of public-private partnership in the development of transport infrastructure is determined. It is emphasized that the responsibility of the state for the development of infrastructure sectors with limited financial opportunities determines the need to combine resources and actions of the state and the private sector in various forms of public-private partnership. The interpretation of public-private partnership, its features, and areas of implementation in Ukraine are given.

The European experience of public-private partnership development in the transport industry is analyzed. Features of formation and development of public-private partnership in Ukraine are considered. It is noted that in Ukraine, the effectiveness of public-private partnerships is associated with the functioning of informal institutions. Models of public-private partnership are considered.

Novelty. The expediency of applying the institutional approach to the study of partnership relations between the public and private sectors in the implementation of infrastructure projects in the field of transport is substantiated.

Practical value. It is indicated that attracting private funds will require a proportional increase in public funding, a new approach to the risk management system, taking into account national customs, traditions and features of the economic and organizational culture of business partners.

Keywords: public-private partnership, public partnership, transport infrastructure, public sector, business partners, investment, interaction model, concession, financing, efficiency.

Надійшла до редакції 14.01.20 р.