

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ПАРТНЕРСЬКИХ ВЗАЄМОДІЙ ДЕРЖАВИ І ПРИВАТНОГО БІЗНЕСУ У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

Бондар Н.М., кандидат економічних наук

Постановка проблеми. В сучасній світовій практиці господарювання як розвинених країн, так й країн, що розвиваються, все більше уваги приділяється розвитку різноманітних форм партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу. Застосування таких форм партнерства дає змогу вирішити проблеми не тільки у галузях інфраструктури (транспорті, житлово-комунальному господарстві, медицині, освіті тощо), а й в стратегічних галузях, які раніше перебували виключно у державній монополії (енергетика, військові та космічні розробки тощо). У західній практиці така взаємодія держави та приватного бізнесу отримала назву Public-Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства (ДПП).

В той же час не всі спроби реалізації проектів ДПП були успішними. Через недосконале інституціональне середовище, недоліки, що мали місце під час розробки проектів (технічні помилки, неправильне визначення майбутнього попиту, недооцінка ризиків тощо), перевищення реальної вартості проекту над його розрахунковою вартістю під час його реалізації низка проектів була припинена або визнана такою, що зазнала невдачі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати досліджень механізмів партнерських взаємодій держави та приватного сектору у світовій практиці, принципи партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу висвітлені в працях А. Алпатова [1], В. Варнавського [2], М. Дерябіної [3], В.Кабашкіна [4], С. Сосни [5] та інших. Окремі аспекти застосування механізмів державно-приватного партнерства у галузі транспорту представлені у працях низки вчених Так, К. Аксенов [6] вивчав передумови залучення приватних інвестицій для розвитку дорожнього господарства, В. Максимов [7] – критерії ефективності концесійних конкурсів, С.Сулакшин [8] – організацію реалізації проектів ДПП на залізничному транспорті, Bousquet F., Fayard A. [9] – концесійні угоди для будівництва автомобільних доріг.

Невирішені раніше частини загальної проблеми. Враховуючи зростання інтересу до ДПП в нашій країні постає необхідність вивчення організаційно-економічного механізму партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу, зокрема рівнів його формування та чинників, що визначають ефективність його функціонування.

Формулювання цілей статті. Дослідження, представлене у запропонованій статті передбачає: 1) визначення сутності організаційно-економічного механізму (ОЕМ) партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу; 2) дослідження складових ОЕМ партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу, що формуються на різних рівнях управління; 3) дослідження чинників зовнішнього та внутрішнього середовища, що визначають ОЕМ партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу; 4) формулювання основних передумов успішної реалізації державно-приватного партнерства в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження

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

Успішна реалізація проекту державно-приватного партнерства потребує створення відповідного організаційно-економічного механізму. На рис.1 наведений склад елементів організаційно-економічного механізму партнерських взаємодій держави та приватного бізнесу, що формуються на макрорівні, галузевому та проектному рівнях.

Організаційна складова макрорівня представлена діючими в країні законодавчо-нормативною базою у сфері ДПП та регуляторним органом, до функцій якого входять питання розробки та прийняття політичних та нормативно-правових актів, спрямованих на створення інституційних та соціальних основ для залучення, просування та підтримки ефективних та сталих масштабних інвестицій в галузі інфраструктури. Створення регуляторного органу у сфері ДПП свідчить про рівень розвиненості практики партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу. Основними завданнями регуляторного органу у сфері ДПП є: розробка стандартів, формування тарифів на

послуги галузі інфраструктури, контроль за відповідністю стандартам. Основними інструментами підтримки регуляторного впливу на реалізацію проектів у сфері ДПП є економічна аналітика, фінансова аналітика, IT-технології, зовнішньоекономічні відносини (залучення фінансових ресурсів міжнародних фінансових організацій, іноземних інвесторів тощо).



Рис. 1 Рівні та складові організаційно-економічного механізму реалізації проектів ДПП (авторська розробка)

До економічної складової організаційно-економічного механізму, що формується на макрорівні, належать чинники соціально-економічного розвитку країни, зокрема: інвестиційний клімат в країні, рівень інфляції, темпи зростання ВВП, рівень податкового навантаження на суб'єктів господарювання та населення, забезпеченість країни трудовими, паливно-енергетичними та сировинними ресурсами, рівень платоспроможності населення.

Організаційна складова організаційно-економічного механізму, що формується на галузевому рівні включає діючу галузеву законодавчо-нормативну базу та регуляторні органи у галузі. До складу регуляторних органів галузі належать галузеві міністерства та відомства, до компетенції яких входить розробка галузевої політики та формування галузевих тарифів. Економічна складова організаційно-економічного механізму, що формується на галузевому рівні включає чинники розвитку галузі, зокрема: інвестиційну привабливість галузі, рівень конкуренції у галузі, тарифну політику, темпи зростання виробництва у галузі, рівень податкового навантаження на суб'єктів господарювання, забезпеченість трудовими, паливно-енергетичними та сировинними ресурсами, рівень платоспроможності населення.

Організаційну складову організаційно-економічного механізму на рівні проекту визначають:

орган влади, що є партнером проекту ДПП;

приватний партнер, що може бути представлений певним пулом приватних учасників (генпідрядчик, субпідрядчики, постачальники, оператори, консультанти);

спеціальна проектна організація (концесіонер), до складу якої входять представники державного та приватного партнера. Основними завданнями такої спеціальної проектною організацією є забезпечення виконання умов концесійної угоди та досягнення цілей проекту ДПП;

фінансово-кредитні установи, що забезпечують фінансування реалізації проекту ДПП;

страхові компанії, що приймають на себе ризики проектів ДПП на різних стадіях їх реалізації.

Економічну складову організаційно-економічного механізму являють чинники успішності реалізації проекту, зокрема: техніко-економічна обґрунтованість, забезпеченість матеріальними, фінансовими і трудовими ресурсами, рівень конкуренції у галузі, тарифна політика, рівень податкового навантаження на учасників ДПП, розподіл ризиків між партнерами, рівень платоспроможності населення, що користується послугами галузі тощо.

В той же час функціонування організаційно-економічного механізму ДПП відбувається під впливом сукупності чинників зовнішнього та внутрішнього середовища (рис.2).

Галузевий рівень представлений діючою галузевою законодавчо-нормативною базою, регуляторними органами галузі, чинниками розвитку галузі: досягнутим рівнем продуктивності праці у галузі, існуючою програмою розвитку галузі, матеріальним, кадровим та фінансовим забезпеченням галузі

Чинниками внутрішнього середовища організаційно-економічного механізму державно-приватного партнерства є: об'єкт та цілі проекту ДПП; вимоги до якості послуг, що будуть надані в результаті реалізації проекту ДПП; склад акціонерів спеціальної проектною організацією та їхні інтереси; обсяг необхідних інвестицій за проектом ДПП; структура джерел фінансування проекту ДПП та форми фінансування; планування окремих робіт за проектом у часі; розподіл доходів та витрат між учасниками проекту; розподіл обсягів робіт та ресурсів між виконавцями; страхування ризиків на всіх стадіях реалізації проекту.

Висновки. Отже, організаційно-економічний механізм реалізації проекту ДПП є багаторівневим, формується під впливом зовнішніх та внутрішніх, як регульованих, так і нерегульованих чинників, повинен забезпечувати узгодження інтересів багатьох груп його учасників, а його побудова та оптимізація відноситься до класу багатокритеріальних завдань.

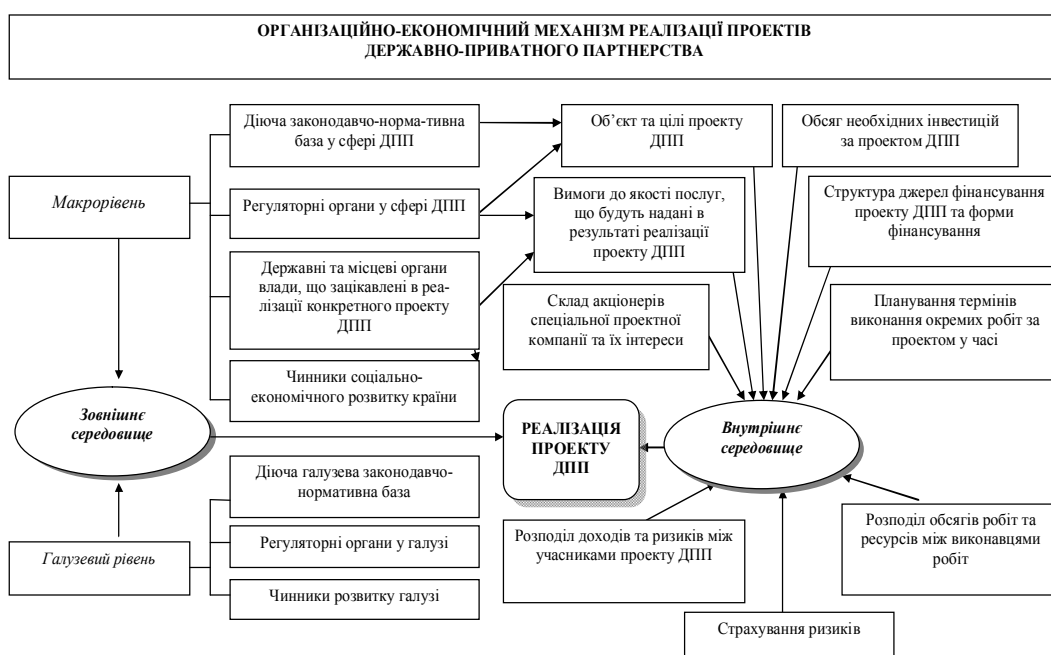


Рис.2 Чинники зовнішнього та внутрішнього середовища організаційно-економічного механізму реалізації проектів державно-приватного партнерства (авторська розробка)

Література

1. **Алпатов А.А.** Государственно-частное партнерство: механизмы реализации / А.А.Алпатов, А.В.Пушкин, Р.М.Джапаридже – М.: Альпина Паблишерз, 2010. – 196 с.
2. **Варнавский В.Г.** Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В.Г.Варнавский. — РАН; Институт мировой экономики и международных отношений. — М.: Наука, 2005. — 315с.
3. **Дерябина М.** Государственно-частное партнерство: теория и практика / М.Дерябина // Вопросы экономики. – 2008. – № 8. – С. 61-77
4. **Кабашкин А.В.** Возможности использования различных форм государственно-частного партнерства в регионах Российской Федерации / А.В.Кабашкин. // Сибирская финансовая школа. — 2008. — №3. — с. 62—68.
5. **Сосна С.** Концессионные соглашения: теория и практика. / Сосна С. А. — М.: Нестор, 2002.
6. **Аксенов К.В.** Частно-государственное партнерство и его особенности в инновационно-инвестиционной сфере дорожного хозяйства / К.В.Аксенов // Управленческий учет. – 2008. - № 7. – С. 3-7.

7. **Максимов В.В.** Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В. В.Максимов. – М.: Альпина Паблишерз, 2010.- 178 с.

8. **Сулакшин С.С.** Государственно-частное партнерство в дорожной сфере / С.С. Сулакшин, М.В. Вилисов, Е.А.Хрусталева // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование.- 2005. - №4. - [Электронный ресурс], режим доступа: http://www.dpr.ru/journal/journal_25_11.htm.

9. **Bousquet F.** Road Infrastructure Concession Practice in Europe (September 2001) / *Bousquet F., Fayard A.* [Электронный ресурс] :World Bank Policy Research Working Paper No. 2675. — Режим доступа до журн.http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=4165421&menuPK=64166093&entityID=000094946_0110030409435

УДК 330.341:331.461

МІСЦЕ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПРОФЕСІЙНИМИ РИЗИКАМИ У СФЕРІ КОРПОРАТИВНОЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Боровик Н.А., кандидат технічних наук
Дзюба О.М., кандидат економічних наук

Постановка проблеми. Корпоративна соціальна відповідальність (далі – КСВ) стає невід’ємною частиною бізнес-процесів провідних компаній. Вона ґрунтується на десяти принципах Глобального договору ООН, які зокрема, проголошують дотримання підприємствами усіх прав людини. Одним з таких прав є право на безпечні та нешкідливі умови праці, що є актуальною проблемою для багатьох підприємств України. В цьому полягає професійний ризик - ризик втрати людиною здоров’я в наслідок негативного впливу факторів виробничого середовища. Оскільки звести професійні ризики до нуля у багатьох галузях неможливо, то необхідно чітко визначити інтегрованість проблеми безпеки персоналу у загальну стратегію управління підприємствами, що керуються засадами КСВ.

Метою статті є огляд проблеми формування цілісної стратегії КСВ, особливо тих її аспектів, які спрямовані на взаємодію із внутрішніми стейкхолдерами.

Викладення основного матеріалу.

Світова спільнота все більше уваги приділяє сталому розвитку компаній, їх соціальній, екологічній відповідальності. Саме у цьому напрямі розвиваються дослідження і практична робота ООН, система стандартів ISO, Спільноти соціальних ініціатив. Ці роботи знайшли відображення у десяти принципах Глобального договору ООН (Давос, 1999 рік), що перетворився на рух, в якому задіяні понад 8000 організацій з 130 країн світу. Україна, прагнучи посісти гідне місце серед розвинених країн Європи, не може ігнорувати світові тенденції переорієнтації бізнесу, які дістали загальну назву корпоративної соціальної відповідальності.

Одними з найважливіших складових КСВ є взаємодія із заінтересованими особами (стейкхолдерами), які поділяються на зовнішніх і внутрішніх. На сучасних підприємствах, які декларують впровадження КСВ, вона набуває вигляду стихійної, а потім системної благодійності, спонсорства тощо. Це часткова взаємодія із зовнішнім середовищем, яка не відповідає світовим тенденціям розвитку КСВ на підприємствах:

- впровадженню КСВ у систему корпоративного управління;
- інтеграції КСВ у корпоративну стратегію;
- переходу компаній до ідеології соціального інвестування тощо.

В Україні окремо соціальні інвестиції не виділяються, а найбільшу частку інвестицій в основний капітал (39,7%) було спрямовано в розвиток промислових видів діяльності, обсяги яких, порівняно з 9 місяцями 2010р., збільшилися на 29,9%. Нажаль, даних про інвестування в освіту персоналу, його безпеку та соціальну захищеність організації не надають.

Ефективна діяльність перспективного підприємства неможлива без інтеграції принципів КСВ у всі внутрішні процеси, до яких, зокрема, належать:

- робота по створенню безпечних робочих місць;
- використання програм обов’язкового і додаткового соціального і медичного страхування;
- розвиток людських ресурсів.

Цим питанням приділяється набагато менше уваги та фінансування відповідно, тому що